ModellEisenBahner

3,80 €

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 4
April 2006
55. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,40 €
Schweiz 7,50 sFr
Benelux 4,40 €
Frankreich 4,40 €
Italien 5,- €
Dänemark 42,- dkr

4 191341 103805 04
B13411

Einmannbedienung
Schiene – Straße und retour

Segment- und Modulbau
Diepholzer Kleinbahn-Zauber

Deutschland – Polen
Gleise ohne Grenzen?

TEST
ÖBB-1670 von Roco

Rüganerin seit 40 Jahren
994802 dampft wieder

WERKSTATT
Variable Zeitschalter
Ziegel für Wilzschhaus

20 Extra-Seiten
NÜRNBERGER MESSE
Von A bis Z



Wirtschaftswunder-Träume

Mit dem TOUROPA-EXPRESS in die Ferien

Inhalt

VORBILD

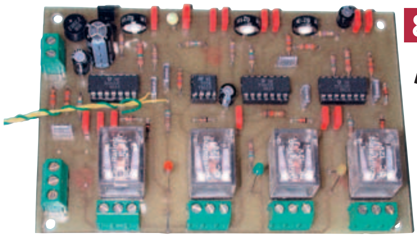
MODELL

AUSSERDEM



26 Hopp oder Topp

Der Schienenverkehr zwischen Deutschland und Polen: Eine Bestandsaufnahme und Perspektiven nach Polens EU-Beitritt.



80 Impuls-Ausgang

Mehrfach-Timer ermöglichen zeitverzögertes Ansteuern von Magnetartikeln wie Weichen und Signalen.



16 Touropa-Reprise

Der Touropa-Express erfüllte Sehnsüchte. Wagenbegleiter Hartmut Otte erinnert sich; Modelle gibt es auf Seite 100.



Titel: V 200 Roco; Wagen Lima; Halle Kibri; Figuren Preiser; Wageninnenbeleuchtung Viessmann.
Szene und Foto: M. Tiedtke



102 Im tiefen Holz ...

... und auf dem Feld, auf jeden Fall in Norddeutschland fanden Diepholzer Eisenbahn-Freunde Motive und Ideen.

Hin und weg 42

Die Technik ermöglichte ein schnelles Umladen, und die DB hatte für die Behälter Straßenzustellfahrzeuge.



BAHNWELT AKTUELL

DB REGIO

Hoffnung für die PFA?

● Auf dem Gelände der insolventen PFA in Weiden, das inzwischen vom Schweizer Fahrzeughersteller Stadler (GTW, Flirt) angemietet wurde, werden seit November 2005 Reisezugwagen von DB Regio Bayern umgebaut und modernisiert. Bei einem Pressetermin am 2. Februar 2006 stellten DB Regio und Stadler das Umbauprogramm, das insgesamt 69 Wagen umfasst, vor. Bei dieser Modernisierung wird vor allem auf die fahrgastfreundliche Umgestaltung des Fahrzeuginnenraums Wert gelegt. „Die Kundenansprüche sind heute anders als vor 25 Jahren. Deshalb sind wir froh, dass wir mit der Unterstützung des Freistaates Bayern diese modernisierten Wagen in Kürze den Kunden zur Verfügung stellen können", so Christoph Grimm, kaufmännischer Geschäftsleiter von Regio Oberbayern. Bei 59 Wagen wird der Fahrgastraum mit transparenten Glastrennwänden, neuen Deckenverkleidungen, Sitzen und Böden umgestaltet. Zehn Wagen erhalten Fahrradabteile mit Klappsitzen. Die modernisierten Bn-Wagen fahren seit Februar 2006 auf der Bahnstrecke München – Garmisch-Partenkirchen und ab Frühjahr auch auf der Donautalbahn zwischen Ulm und Regensburg. „Mit den völlig modernisierten Fahrzeugen wollen wir ein weiteres Zeichen für einen attraktiven Nahverkehr in Bayern setzen", erklärte Dieter Wellner vom Bayerischen Wirtschaftsministerium. In den umgestalteten Mehrzweckabteilen können mehr Fahrräder mitgenommen werden. Die Wagen mit den Fahrradabteilen ersetzen auf der Donautalbahn die bisher eingesetzten Gepäckwagen alter Bauart. Alle Wagen sind zur Reduzierung der Fahr- und Bremsgeräusche mit scheibengebremsten Drehgestellen ausgerüstet. Das Investitionsvolumen für die 69 Wagen beträgt rund zehn Millionen Euro und wird vom Freistaat Bayern gefördert. Der Regio-Auftrag läuft bis ins späte Frühjahr 2007 und sichert vorläufig 70 qualifizierte Arbeitsplätze in Weiden. Die Stadler-Gruppe hat nun ein gesichertes Jahr, um neue Aufträge für die ehemalige PFA zu akquirieren.

Es ist noch Platz in den Weidener PFA-Hallen, die Hoffnung auf weitere Aufträge und den Erhalt des Standorts bleibt.



Foto: IGNC



Foto: Marquardt

Ein Erdrutsch zwischen Kaufering und Geltendorf am 16. Februar 2006 behinderte den von München ins Allgäu führenden Bahnverkehr. Die Züge von und nach München wurden über Buchloe und Augsburg umgeleitet. Zwischen Buchloe und Kaufering wurde Pendelverkehr eingerichtet.

BÖRSENGANG-GUTACHTEN

Eklat im Ausschuss

● Die Auseinandersetzung um das Booz-Allen-Hamilton-Gutachten (MEB berichtete) nimmt abstruse Züge an: Erst wurde ein Mitarbeiter in einer Bundestagsfraktion von DB AG-Chef Hartmut Mehdorn verdächtigt, DB-interne Zahlen zu streuen, um mit dann angebotenen „Stories" (Originalton Mehdorn) „auf den Entscheidungsprozess ... polemisch Einfluss zu nehmen." Nachdem nicht nur dieser Brief des Bahnchefs an den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses, Dr. Klaus Lippold (CDU), öffentlich gemacht wurde, sondern der Abgeordnete Winfried Herrmann (B90/Grüne) im Ausschuss Originalstellen von geschwärzten Teilen des Gutachtens vortrug, wurde die Sitzung unterbrochen. Wenn solche entscheidenden Ausführungen nicht berücksichtigt werden, habe es keinen Sinn, die Beratungen weiterzuführen. Zwischenzeitlich haben sich zumindest die Parlamentarier wieder geeinigt: Es soll zwei Anhörungen im Ausschuss geben, entschieden wird voraussichtlich im September.



Foto: Böhme

Im neuen Umlaufplan der BR 101 ist auch eine Güterzugleistung vorgesehen. Im 101-Umlauf-A3 Plantag 33 verkehrt der Zug 51156 von Kassel Rbf nach Engelsdorf. 101 090 ist mit diesem Zug in der Nähe von Sangerhausen unterwegs.

BERLINER S-BAHN

Zerkratzt, besprüht und eingetreten

Die Vandalismus-Schäden werden auch bei der S-Bahn Berlin immer größer. Sitze werden aufgeschlitzt, Scheiben zerkratzt und das Pulver der Feuerlöscher sinnlos versprüht. Im vergangenen Jahr mussten für die Schadensbeseitigung 5,6 Millionen Euro ausgegeben werden, 40 Prozent mehr als im Vorjahr! Um den Fahrgästen zu zeigen, mit welchen Schäden sich die Mitarbeiter der S-Bahn Berlin jeden Tag auseinandersetzen müssen, gab es am 8. Februar 2006 einen Aktionstag. Im Bahnhof Potsdamer Platz wurde den Fahrgästen ein Viertelzug der Baureihe 481 gezeigt, wie ihn die Betriebswerkstätten jede Woche zu sehen bekommen. Seitenflächen besprüht, Sitze aufgeschlitzt und die Scheiben der Zwischenwände eingeschlagen. Gleich an diesen gekoppelt stand, um den Unterschied zu zeigen, ein nagelneuer 481. Der Kulturschock zeigte bei vielen Besuchern Wirkung, spätestens als sie erfuhren, dass der Schrottzug noch vor wenigen Tagen im Normalzustand im Einsatz war. „Und es wird immer schlimmer", bestätigt auch Mario Feigt aus der Betriebswerkstatt Wannsee: „Vor allem das Beschmieren der Züge und das Zerkratzen von Scheiben hat zugenommen." Das geht so weit, dass die Täter Schutzfolien, die auf Scheiben geklebt sind, vorher abziehen, um einen größtmöglichen Schaden zu hinterlassen. „Ein Problem, das sich aber nicht nur auf die S-Bahn beschränkt", erklärt der Sprecher der Geschäftsführung, Günter Ruppert: „Es ist ein gesamtgesellschaftliches.



Foto: Trojanowski

Allein 2005 mussten 2687 Scheiben zu einem Stückpreis zwischen 500 und 800 Euro ausgewechselt werden. Dazu kamen der Aufwand und die Kosten für 22000 Sitzpolster sowie das Entfernen von 370000 Quadratmetern Schmierereien an den Außen- und Innenwänden der Züge.

Der Ton macht die Musik oder?



Dr. Karlheinz Haucke

Wie heißt es doch so schön? Wo man singt, da lass dich ruhig nieder, böse Menschen kennen keine Lieder!

Na ja, dazu gäbe es sicher genügend Gegenbeispiele anzuführen. Genauso wie zu der Behauptung, Modellbahn-Fans seien schon vom Grundsatz her friedfertige Zeitgenossen.

Aber zurück zur Musik: Unbestritten haben sie und die Eisenbahn Gemeinsamkeiten, geht beider Rhythmus, so er denn stimmt und nicht holpert, direkt ins Blut.

Aber die Kastelruther Spatzen im Nürnberger DB-Museum? „Zünftig wird es am 10. März bei der Autogrammstunde der Kastelruther Spatzen im Museum", verheißt eine offizielle DB-Presseinformation zum Jahresprogramm der Nürnberger.

Nichts gegen neue Ideen, mal abgesehen davon, dass mir persönlich Karat oder die Rattles lieber wären, aber hat man im DB-Museum keine anderen Sorgen? Dampfloks adé, Spatzen juchhee? Eigentlich sollte doch wohl der Auspuffschlag die Musik machen!

Ein erstes Symptom der Vogelgrippe? Besser, der (Kastelruther) Spatz in der Hand als der rote Hahn auf dem Dach? Oh, wie komme ich bloß darauf? Natürlich meine ich, als die Taube auf dem Dach.

Oder ist hier gar, fast unbemerkt, eine gehörige Portion Selbstironie mit im Spiel? Ich neige fast zu dieser Ansicht, wird mir doch weiter mitgeteilt, dass sich jüngere Besucher schon auf einen „Museums-Halloween-Abend" am 31. Oktober freuen dürfen. Mit gespenstischen Szenarien kennt man sich ja offensichtlich inzwischen aus!

Bahnwelt Aktuell

Zeit der Saisonzüge: DZ13285 Skiløberen Kobenhagen – Bludenz erreicht mit 101 068 in wenigen Minuten das Ziel. Aufgenommen nahe Braz am 28. Januar 2006



Foto: Wipf

Zwischenhalt

■ **Die Fehmarnbelt-Querung** stößt auf Widerstand Mecklenburg-Vorpommerns. Wirtschaftsminister Ebnet (SPD) sieht eine „hochsubventionierte Brücke in Konkurrenz zur nicht subventionierten Fährschifffahrt". Schleswig-Holstein hingegen hält an der festen Fehmarnbelt-Querung fest.

■ **Für den Personenverkehr der SJ AB,** der staatlichen schwedischen Eisenbahn, brachte das Jahr 2005 das bisher beste Ergebnis. Die Fahrgastzahlen haben sich um zwei Prozent erhöht, der Nettoumsatz stieg um 3,1 Prozent, der Gewinn vor Steuern betrug umgerechnet 61,4 Millionen Euro.

■ **NASA und HEX reagieren:** Kurzfristig haben die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) und der Connex-Harz-Elbe-Express Fahrplananpassungen im Raum Bernburg – Könnern vorgenommen. Zwei Verbindungen kommen hinzu, eine wird zeitlich verlegt und eine entfällt.

■ **Neue Fahrkartenautomaten** bei der DB AG: Die ersten 30 Exemplare einer neuen Generation von Touchscreen-Automaten wurden am 8. Februar in Stuttgart Hbf aufgestellt. Aktuelle Rechner- und verbesserte Sensortechnik sollen den Bedienkomfort erhöhen, außerdem kann mit Bargeld, EC- oder Kreditkarte gezahlt werden.

■ **Die Dampflokfreunde Berlin** bitten um Spendengelder, die für die Errichtung eines Sicherungszaunes um die alte Bw-Anlage in Schöneweide benötigt werden. In der Vergangenheit habe es oftmals Zerstörungen und Graffitis gegeben. Spendenkonto: Kto-Nr. 0237 20105, BLZ 100 100 10, Postbank Berlin. Weitere Infos: www.dampflokfreunde-berlin.com.

■ **Der Rhein-Main-Verkehrsverbund** (RMV) schreibt das Teilnetz Taunusstrecke aus. Auf der Strecke Frankfurt (Main) – Niedernhausen - Limburg sollen ab 2008 bis 2020 jährlich 1,039 Millionen Zugkilometer erbracht werden.

■ **Die „Rail4Chem"** hat vom Transportministerium in Frankreich das Sicherheitszertifikat für eine Strecke im Nachbarland erhalten. Sie ist das erste ausländische EVU, das in Frankreich agiert, und will sich künftig auch um Inlandstransporte bewerben.

■ **Die HGK** (Häfen und Güterverkehr Köln AG) steigerte ihre Transporte 2005 um 27 Prozent auf 11,6 Millionen Tonnen.

■ **Neue Combino-Straßenbahnen** rollen in Freiburg (Breisgau). Hersteller Siemens hat ein Sanierungskonzept umgesetzt, nachdem alle Straßenbahnen des Combino-Typs außer Betrieb genommen wurden.

■ **Bombardier Transportation** baut 35 Traxx-Lokomotiven für das europäische Leasingunternehmen CB-Rail. Die Bestellung umfasst 25 Mehrsystem-E-Loks und zehn dieselelektrische Lokomotiven. 2007 und 2008 sollen die Loks im Gesamtwert von 130 Millionen Euro übergeben werden.

■ **Von Rotterdam nach Györ** in Ungarn ist seit 6. Februar 2006 ein direkter Frachtzug, bestehend aus einem Teil für den kombinierten Verkehr und einem Teil Einzelwagen, unterwegs. Die durchführende DB AG-Tochter Railog plant derzeit vier Abfahrten pro Woche.

■ **Die luxemburgische CFL** will ihre vor wenigen Jahren beschafften Triebwagen der Reihe 2100 (BR 641 DB AG) an die französische SNCF verkaufen. Grund sei die zu geringe Platzkapazität. Ersatz sollen weitere Triebzüge der BR 628 sein.

■ **Noch gibt es kein** Rollmaterial für die neue, beinahe fertiggestellte Hochgeschwindigkeitsstrecke Amsterdam – Antwerpen. Die vorgesehenen Triebzüge sind noch nicht fertig. Vorübergehend sollen Lokomotiven aus Großbritannien aushelfen, die statt der erlaubten 330 km/h jedoch nur 140 km/h erreichen! Dieser Zustand könnte zwei Jahre anhalten.

■ **Die Anwohner des Husumer** Betriebswerks protestierten gegen den Lärm im Bw der Nord-Ostsee-Bahn (NOB), da die Dieselloks DE 2700 teilweise auch nachts liefen. Die NOB bemühte sich um Lärmreduzierung und beschaffte sich eigens eine Rangierlok für das Bw.

Schweiz

Unfall bei der Rigi-Bahn

● Einen kapitalen Schaden erlitt Dampflok 17 der Rigi-Zahnradbahn auf der Talfahrt nach Goldau mit drei Vorstellwagen. Auf der Höhe des Bahnüberganges beim Nümattli, etwa 800 Meter vor Goldau in einer Steigung von 160 Promille und bei einer Geschwindigkeit von etwa 9 km/h stand der Zug schlagartig ohne Vorwarnung still! Ein Blick ins Getriebe offenbarte einen abgebrochenen Zahn. Die Lok wurde ins Depot Goldau geschoben und eine erste Begutachtung ergab folgendes Schadensbild: Getriebe rechts kaputt, Kuppelstangen krumm, hintere Triebachse im Bereich Achslager verbogen und einiges mehr.



Foto: Horath

Deutlich zu erkennen ist der abgebrochene Zahn.

UEF

Sorgen

● Große Sorgen plagen derzeit die Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF) - Historischer Dampfschnellzug e. V.: Beide Paradedampfer 01519 und 011066 stehen vor kostenintensiven Reparaturen beziehungsweise Untersuchungen. Damit beide Maschinen bald wieder fahren können, bittet der Verein um Spenden aller Dampflokfreunde: UEF - Hist. Dampfschnellzug, Kto.-Nr.: 35078948, BLZ: 54850010 bei der Sparkasse SÜW, Verwendungszweck: Hilfe Dampfschnellzug. Spendenquittungen werden selbstverständlich ausgestellt.



Foto: Henschel

Bis zur Fertigstellung der 110 121 verkehrte der wochenendliche Sonderzug Rheine – Hetzerath mit der Baureihe 103. Am 22. Januar 2006 war es E 03 001, die die sonntägliche Rückleistung bei einem kurzen Zwischenstopp in Bochum Hbf am Haken hatte.

MUSEUMSBAHN

Autotransportwagen gerettet



Foto: Kathke

Den Wagen will der Verein äußerlich aufarbeiten und nach der Neugestaltung des Gleises 5 auf der ehemaligen Magdeburger Seite des Bahnhofes Wittenberge aufstellen.

● Nach langwierigen Verhandlungen mit der DB AG ist es dem Verein „Historischer Lokschuppen Wittenberge e.V." gelungen, den ehemaligen Autotransportwagen 60 50 98-43 300 aus dem ersten DDR-Regierungszug in letzter Sekunde vor der Verschrottung zu retten. Nach seiner Zeit als Autotransportwagen diente er als Dienstgepäckwagen und Bahndienstwagen im Hilfszug Leipzig. Der heute unter der Nummer 60 50 99-54 6779-4 bezeichnete Waggon kam im Jahre 2004 ins ehemalige Raw Wittenberge und sollte hier im Februar 2006 verschrottet werden. Nun muss der Verein bis März das Geld für den vierachsigen Waggon mit Autoabteil und Werkstatt- und Personalbereich an den ehemaligen Eigentümer überweisen. Da die finanziellen Mittel des Vereins sehr begrenzt sind und diese auch für die Restaurierung des ehemaligen Stellwerkes Wm am Bahnhof Wittenberge reichen müssen, ist finanzielle Hilfe willkommen. Spenden für diesen einzigartigen Waggon können auf das Vereinskonto bei der Sparkasse Prignitz, BLZ 160 501 01, Konto 121 101 1700, eingezahlt werden. Spendenquittungen werden auf Wunsch ausgestellt. Info: www.lokschuppen-wittenberge.de

BAYERN

Schwerer Unfall



Foto: Kiessling

Trotz geringer Geschwindigkeit entstand bei dem Aufprall erheblicher Sachschaden.

● Eine falsch gestellte Weiche war Ursache für einen schweren Rangier-Unfall auf dem Gelände einer Papierfabrik in Ettringen (Landkreis Unterallgäu) am 30. Januar 2006. Dabei prallte 294784 auf abgestellte Waggons. Lokführer und Rangierer blieben unverletzt. Bei der Kollision entstand hoher Sachschaden: Die V 90 wurde schwer beschädigt, einer der Waggons stellte sich quer, drei weitere entgleisten. Der Schaden wird auf etwa 2,5 Millionen Euro geschätzt.

BAHNWELT AKTUELL



Foto: Sangmeister

Mit etwas Verspätung trafen am 20. Januar 2006 die beiden Triebwagen der BR 772 (Ferkeltaxen) aus Neustrelitz bei der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn in Rottenbach ein. Sie sollen sowohl im Nostalgieverkehr als auch im Plandienst eingesetzt werden. In den folgenden Tagen führten die Lokführer der Schwarzatalbahn Schulungsfahrten durch.

LUXEMBURG

Eskalation der Gewalt

● In den Zügen der luxemburgischen Eisenbahngesellschaft CFL eskaliert laut Personal und dessen Gewerkschaft die Gewalt immer mehr. So kam es im Jahre 2005 zu 55 tätlichen Angriffen sowie zusätzlich knapp 100 Anpöbeleien. Angesichts dieser Bedrohung legte das Zugpersonal am Montag, 23 Januar 2006, für zehn Minuten landesweit die Arbeit nieder. Von Gewerkschaftsseite her wird eine Verbesserung der Situation vor allem durch zusätzliches Personal und dessen gezielte Schulung sowie die Intensivierung polizeilicher Maßnahmen gefordert. Vandalen sorgten bereits wiederholt für Schäden an den neuen Doppelstockwagen.

? FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Dollinger

Seit Freitag, 27. Januar 2006, noch vor der offiziellen Vorstellung und fast genau ein Jahr nach Entklebung der Vorgängerin, ist wieder eine Werbelok, 182004, im Porsche-Design unterwegs. Am 28. Januar bespannte sie im oberen Altmühltal den 51505 nach München-Nord. Die Lok ist wie die erste Porsche-Werbe-Lok komplett in Silber gehalten, mit einem stilisierten Sportwagen und dem Spruch „Wir setzen auf die Schiene, weil uns die Straße am Herzen liegt“ auf den Seiten. Interessant ist zudem das DB-Logo anstatt des Railion-Schriftzugs auf der Front. Wir wollen von Ihnen wissen, welche Baureihe die erste Lokomotive im Porsche-Werbe-Design stellte?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. April 2006 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Februarheft lautete: „Flugzeuge bzw. Piloten“. Gewonnen haben: Schlie, Martin, 23611 Bad Schwartau; Strasser, Hubert, 63789 Karlstein; Dr. Schack, Dieter, 10315 Berlin; Schubert,Martin, 12527 Berlin; Helbing, Volker, 99998 Körner; Hofmann, Ernst R., 81927 München; Schuhmann, Horst, 56130, Bad Ems; Sternstein, Hans-Jürgen, 36367 Wartenberg; Simon, Hermann, 64390 Erzhausen; Kill-Mariary, Nico, L-6471 Echternach; Wagner, Hildegard, 27283 Verden; Gerlach, Manfred, 36452 Kaltennordheim; Walz, Hans-Peter, 99819 Ettenhausen a. d. Suhl; Klems, Hilda, 64720 Michelstadt; Tügel, Werner, 22589 Hamburg; Nees, Heinz, 64739 Höchst; Stock, Wieland, 72076 Tübingen; Schneider, Rolf, 65479 Raunheim; Ludwig, Jürgen, 37520 Osterode; Hoffmann, Gerhard, 65611 Brechen.

SCHWEIZ

Abschied von der „Ficelle“

● 48 Jahre lang stellte in Lausanne eine kleine Zahnradbahn eine rasche Verbindung vom Lausanner Stadtzentrum hinunter an die berühmte Seepromenade Ouchy am Genfer See sicher. Nun hat sie ausgedient. Sie weicht einer neuen Metro. In der Waadtländer Hauptstadt wird zur Zeit für rund 600 Millionen Franken eine neue U-Bahn nach Vorbild der Pariser Pneumetro realisiert. Ein Teil der neuen Strecke wird auf der Trasse der bisherigen Zahnradbahn gebaut, weshalb diese am 21. Januar 2006 offiziell zum letzten Mal verkehrte. Bei dieser Bahn, die von den Einheimischen liebevoll „la ficelle" (Schnur) genannt wurde, handelte es sich um eine normalspurige Zahnradbahn. Sie zählte zu den jüngsten und kleinsten Zahnradbahnen der Schweiz. Sie wurde erst 1958 anstelle der bis dato verkehrenden Standseilbahn aus dem Jahr 1877 eröffnet, daher auch die Bezeichnung „Ficelle". Das Streckennetz umfasste die knapp 1,5 Kilometer lange Strecke Flon – Ouchy sowie die unterirdische, rund 300 Meter lange Linie Flon – SBB-Bahnhof. Letztere wurde von zwei Triebwagen Beh 598 mit Baujahr 1964 bedient, während auf der Strecke zum Genfer See drei 1958 gebaute He 298 zum Einsatz kamen, die jeweils mit zwei Steuerwagen verkehrten. Die gut gepflegten Fahrzeuge bekommen nun im Ferienort Villard-de-Lans bei Grenoble ein zweites Leben, wo sie ab Ende 2007 auf einer neu zu bauenden Strecke zwischen dem Ortszentrum und der Talstation der dortigen Bergbahnen eingesetzt werden sollen. 2008 soll die vollautomatische, führerlos verkehrende Pneumetro M 2 eröffnet werden, die von Ouchy über Flon hinaus bis nach Epalignes im Norden der Stadt verkehren wird. Dank Gummirädern werden die Züge die sechs Kilometer lange und stellenweise bis zu 120 Promille steile Strecke auch ohne Zahnrad überwinden.



Foto: Benz

Vergangenheit: Zwei Züge der „Ficelle“ kreuzen sich in der Station Montriond.



Foto: J. Rancke

Die im September 2003 bei einem Unfall schwer beschädigte 232 037 (WAB 031) der Westfälischen Almetalbahn (WAB) unternahm im vergangenen Dezember eine erste Lastprobefahrt. Als Erstzteilspender diente ihr die ehemalige 232 104. Die Lok stand nun zum Verkauf, da die WAB sich aus dem Bauzuggeschäft zurückziehen möchte. Nach abgeschlossener Hauptuntersuchung wird die nun als 232 037 II bezeichnete Maschine für den neuen Eigentümer, das EVU „Ei.LT." (Eisenbahn, Logistik und Transporte), fahren.

ÖSTERREICH

Grüne TAURUS-Lokomotiven

● Seit Ende Dezember 2005 kommen beim Wiener Flughafenschnellverkehr die Taurus-Lokomotiven 1116 141 und 1116 142 im speziellen CAT-(„City-Airport-Train")-Design zum Einsatz. Für diese seit 14. Dezember 2003 verkehrenden Doppelstockzüge zwischen Wien Mitte und dem Flughafen in Schwechat waren ursprünglich drei Maschinen der Reihe 1014 adaptiert worden (1014 005, 007 und 010), doch führten die immer wieder eintretenden Ausfälle bei dieser Baureihe schon seit rund einem Jahr zum fallweisen Einsatz der Reihe 1116 aus dem normalen ÖBB-Regelbetrieb.



Foto: Saßmann

Ein CAT-Zug passiert die Haltestelle Wien St.Marx am 21. Januar 2006.

ÖSTERREICH

Nostalgisch durchs winterliche Ennstal

● Im Rahmen einer Überstellung der 1245.04 von Saalfelden nach Selzthal kam sie auf dieser Strecke vor einem Sonderzug zum Einsatz. (ÖBB–Nostalgietour M 7). Als Überraschung wurde auch die Selzthaler 1245.05 zusätzlich vorgespannt. Ein komplett grüner Zug mit 1245-Doppeltraktion ist im Winter sicher nicht alltäglich. Nachdem beide Loks in Selzthal zurückblieben, erfolgte die Rückreise der Teilnehmer in Planzügen.



Foto: Haslebner

1245.05 und 1245.04 mit Sonderzug 16033 bei Haus im Ennstal am 4. Februar 2006.

Bahnwelt Aktuell

Top und Flop

TOP: Ski-Express-Kooperation

An drei Wochenenden im Februar startete jeweils um 8.40 Uhr in Chemnitz Hbf ein Sonderzug nach Holzhau. Das ermöglichte ein Gemeinschaftsprojekt des Verkehrsverbundes Mittelsachsen (VMS), der Freiberger Eisenbahn GmbH (FEG) und der City-Bahn Chemnitz (CBC). Mit den Sonderzügen sollten die Vorzüge des öffentlichen Nahverkehrs aufgezeigt und Hemmschwellen zu dessen Nutzung abgebaut werden. Die Rückfahrt war jeweils 16.04 Uhr ab Holzhau. Da alle gewöhnlichen Tickets des VMS galten, konnten Hin- oder Rückreise auch mit Planzügen erfolgen.

FLOP: Fünf Kilometer Gleis

Baden-Württemberg wirkt seit Jahren auf die DB Netz AG ein, um die Strecke Würzburg – Stuttgart (KBS 780) zwischen Züttlingen und Möckmühl zweigleisig auszubauen. Diese fünf Kilometer würden die Fahrplanstabilität spürbar verbessern, zumal das Land Ende 2002 den Takt wesentlich verdichtet hat. Dem Land stünden Gelder aus einer Sammelvereinbarung Bund – DB AG zu. Doch DB Netz verlangt die Übernahme aller Planungskosten, eine 20-jährige Finanz- und Bestellgarantie und die Übernahme aller weiteren Kosten und Risiken. Das Land sagt: So nicht, DB AG!

BAYERN

Schneekatastrophe

Die heftigen Schneefälle, die den Bayerischen Wald in den ersten Februarwochen heimsuchten und dort Katastrophenalarm bewirkten, hatten auch erhebliche Auswirkungen auf den Bahnverkehr. Besonders betroffen war neben der DB AG auch die Länderbahn mit ihren Strecken Waldbahn und Oberpfalzbahn.



Foto: Mann

Trotz permanenter Pflugfahrten gingen die Bahnstrecken des Bayerischen Waldes in den Schneemassen regelrecht unter.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Neue Konzepte auf der Marschbahn

Die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) musste auf der Marschbahn fortlaufend auf Störungen reagieren (MEB berichtete). Bis Februar fuhren einige Züge immer noch gemischt aus neuen Bombardier- und ehemaligen DR-Wagen. Inzwischen wurden die Züge artrein umgestellt. So fahren die Vossloh-DE 2700 nur mit den neuen Bombardier-Wagen und die Siemens Eurorunner nur mit den alten Reichsbahn-Wagen. Auf den Wendezugbetrieb wird weiterhin verzichtet. Die Änderungen kamen immer Stück für Stück, wie Suzanne Thomas von der NOB dazu erklärte, wollte man nicht in „Aktionismus" verfallen. Das Personal hat sich inzwischen eingearbeitet und regelmäßig liefert Bombardier weitere Mittelwagen. Weiterhin bemüht sich die NOB um Schadensbegrenzung. Unabhängig von der regulären Erstattung bei Verspätungen oder Zugausfällen in Höhe von 50 bis 100 Prozent des Fahrpreises im Schleswig-Holstein-Tarif will die NOB den Sylter Pendlern eine Wiedergutmachung anbieten. „Sie erhalten gegen Vorlage ihres Abonnements oder ihrer Monatskarte Gutscheine im Wert von 50 Euro. Davon können 25 Euro bei der NOB gegen Catering-produkte oder Bahnfahrten eingetauscht werden, für den Rest können Waren und Leistungen bei Sylter Unternehmen erworben werden," erläutert NOB-Geschäftsführer Höppner. Das soll auch der Sylter Wirtschaft zugute kommen, nachdem sich die dortigen Geschäftsleute über den Imageschaden beklagten.



Foto: Heiderich

Noch immer im Einsatz ist der Übungskesselwagen 80808972110, der für das Training von Arbeiten an und mit Kesselwagen von der ehemaligen DB beschafft wurde. Am 4. Februar 2006 stand er in Gremberg.



Foto: Voith

Maximale Kraft: Voith Turbo Lokomotivtechnik präsentierte jetzt die erste Designstudie der neuen Lokomotive Voith Maxima 40 CC. Die sechsachsige Lok mit einer Motorleistung von 3600 kW wird die stärkste Diesellok mit hydrodynamischer Kraftübertragung Europas werden. Mit Höchstgeschwindigkeiten zwischen 120 und 160 km/h soll sie für Güter- wie auch Personenzüge geeignet sein.

Der Schwellenleger

Wut, Frust und Resignation

Es kocht gewaltig im Kessel der Museumsbahner, speziell die Dampflokfreunde stehen kurz vor dem emotionalen Kesselzerknall und der neutrale Beobachter fragt sich: Was ist passiert? Die Zeiten haben sich geändert, das Geld wird knapper. Vor kurzem geisterte das Gerücht durch die Szene, da könnte jemand am Unterhalt seiner Dampfer gespart und entgegen besseren Wissens Dampfloks bis zur sicherheitsgefährdenden Kesselabnutzung auf die Reise geschickt haben. Und schon echauffierten sich zwei Lager, die Dampf-Kassandras, die schon immer den Untergang des Museumsdampfes vorausahnten, und jene, die meinten, hier seien böswillige Nestbeschmutzer am Werk. Die vernünftige Mitte sucht der neutrale Beobachter in der Öffentlichkeit meist vergebens. Die Institution, die die Rolle des vernünftigen Mittlers spielen könnte, ist dazu offensichtlich nicht in der Lage: Die DB AG und ihr Museum. Im Gegenteil, die Museumsverantwortlichen finden mit Treffsicherheit beinahe jedes Fettnäpfchen, das sich ihnen in den Weg stellt. Angefangen beim letztjährigen Museumsbrand, der, so tragisch er auch war, irgendwie immer noch nicht befriedigend aufgeklärt und erklärt ist. Dass ein derart einschneidendes Ereignis Konsequenzen haben würde für die Museumslandschaft, war bereits am 17. Oktober 2005 gewiss, aber warum geht man im Großkonzern mit dieser Tatsache nicht offensiv und ehrlich um? Dass das diesjährige Sonderfahrtenprogramm bescheiden ausfallen würde, war zu erwarten, dennoch gibt es keinen Grund, den Standort Neumünster im Handstreich zu übernehmen und den dort engagierten Museumsbahnern die 012100 wegzunehmen, um in Nürnberg ein neues Stand-Exponat zu haben als Ersatz für die verglühte 01150. Begründet wurde es den betroffenen Rendsburger Eisenbahnfreunden mit der mangelnden Wirtschaftlichkeit der Sonderfahrten mit 012100 und der Sicherung von Arbeitplätzen in Nürnberg. Wessen Arbeitsplätze? Ein bekannter Politiker sagte einmal sinngemäß, für den Erhalt von Arbeitplätzen sei in Deutschland jede Sauerei möglich. In diesem Fall hat er Recht. Da es bei der Angelegenheit auch noch um beträchtliche Summen geht, besteht die Gefahr, dass am Ende Gerichte über den Verbleib der Lok entscheiden werden. Und am Ende erinnert sich der neutrale Beobachter noch an die 18 201.

ZEITREISE

Foto: Endisch



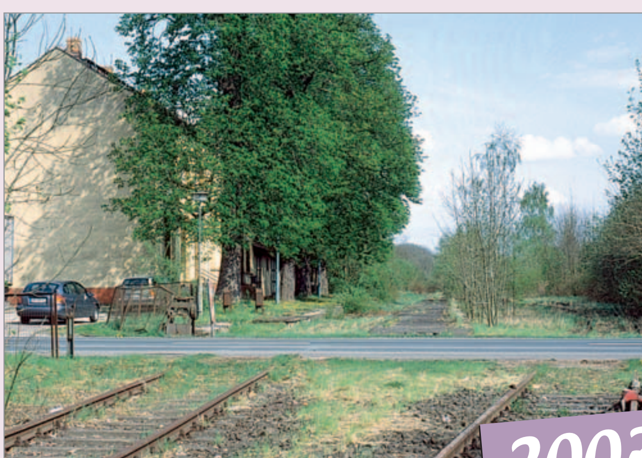
1992

Wenige Schaulustige empfingen am 30. Mai das vorletzte Personenzugpaar in Neuwegersleben.

Von der Haupt- zur Nebenbahn

Als am 30. Mai 1992 50 3708 mit dem P 18488 in den Bahnhof Neuwegersleben einfuhr, waren die Stunden der Strecke Oschersleben – Gunsleben, die zu den ältesten Ost-West-Verbindungen gehört, bereits gezählt. Am 10. Juli 1843 eröffnete die Braunschweigische Staatsbahn die Hauptstrecke Oschersleben – Gunsleben – Wolfenbüttel. Fünf Jahre später dampften durch den verträumten Bahnhof Neuwegersleben die ersten Schnellzüge von Berlin nach Köln. Bereits in den 1920er-Jahren verlor die Strecke an Bedeutung. Nach dem Einmarsch der Roten Armee in den Landkreis Oschersleben am 2. Juli 1945 wurde der Verkehr zwischen Gunsleben und Jerxheim unterbrochen und ein dauerhafter Betrieb zwischen Ost und West kam nie mehr zustande. Im Frühjahr 1946 demontierten die Sowjets das zweite Gleis, und die DR wandelte die Hauptbahn in eine Nebenstrecke um. Stabiler Güter- und Personenverkehr verhinderte eine Stilllegung seitens der DR. Als 1990 die Beförderungsleistungen zusammenbrachen, war das Ende nicht mehr zu verhindern.

Foto: Endisch



2003

Die Natur hat Bahnanlagen zurückerobert, die asphaltierte Straße besiegelte das Streckenschicksal.

HAMBURG

Neue Sicherheitswache



Foto: Brüggemann

Die bisherige Sicherheitswache war nicht besonders einladend hinter einem Gitterzaun. Dies soll sich zur Fußball-Weltmeisterschaft deutlich ändern.

Auf dem nördlichen Vorplatz des Hamburger Hauptbahnhofs wurde 2001 eine Sicherheitswache in Containern errichtet. Hier arbeiten seitdem Bundespolizei, Hamburger Polizei und Bahnschutz zusammen. Nun haben DB AG, Bundespolizei und die Hamburger Innenbehörde einen Vertrag über den Neubau der Sicherheitswache geschlossen. Die provisorische Anlage wird durch einen dem Standort angemessenen Neubau am selben Ort ersetzt. Baubeginn ist im März, die Einweihung noch vor Beginn der Fußball-WM vorgesehen. Die Baukosten in Höhe von etwa 260 000 Euro werden zu jeweils etwa einem Drittel von den drei Vertragspartnern gemeinsam finanziert. Der Hamburger Hauptbahnhof ist Anziehungspunkt verschiedener sozialer Randgruppen, dazu gibt es im Umfeld Drogenhandel und Straßenprostitution. Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte der DB AG, sagte: „In den rund fünf Jahren, die die Sicherheitswache am Hamburger Hauptbahnhof nun schon besteht, hat sich gezeigt, dass sich das subjektive Sicherheitsgefühl der Kunden der Bahn und der Besucher des Bahnhofs stark verbessert hat."

Foto: Seraphin



Ersatzzüge auf der Strecke Dresden – Görlitz: Wegen des erforderlichen Achswechsels bei Triebwagen der BR 612 entstand Anfang des Jahres ein Fahrzeugmangel. Um diesen auszugleichen, wurden lokbespannte Züge mit BR 232 eingesetzt.



Foto: Dollinger

Die für die deutsche Zulassung des TGV-POS (Paris - Ostfrankreich - Süddeutschland) notwendigen Testfahrten wurden ab 14. Februar 2006 auf einen Teil der Neubaustrecke Würzburg – Hannover ausgedehnt. Der TGV-POS besteht aus je zwei neu gebauten Mehrsystem-Triebköpfen und acht modernisierten Mittelwagen des TGV-Réseau und soll zusammen mit dem ICE 3M, der bereits seit September 2005 die französische Zulassung besitzt, ab 2008 Deutschland direkt mit Paris verbinden.

HAMBURG

Erste 472 verschrottet



Foto: Brüggemann

Etwas mehr als 20 Jahre ist die Einheit 251 der Baureihe 472 alt geworden. Hier wird der Zug am 14. Februar im Werk Hamburg-Ohlsdorf zerlegt. Der Abtransport erfolgte in Containern auf der Straße.

● Die S-Bahn Hamburg GmbH hat bereits im Jahr 2004 die ersten Triebwagen der Baureihe 472 abgestellt. Aus den ausgemusterten Zügen wurden alle brauchbaren Teile wie Fenster und Motoren ausgebaut und als Ersatzteile aufgehoben. Am 13. Februar 2006 hat man dann den ersten Zug, die redesignte Einheit 206, verschrottet. Dieser Zug ist erst vor einigen Jahren aufwendig modernisiert worden, mit einer neuen Inneneinrichtung und neuer roter Außenlackierung. An den folgenden Tagen wurden die Einheiten 251 und 252 verschrottet. Diese stammen aus der zweiten Serie und wurden erst im Jahr 1983 an die Hamburger S-Bahn geliefert. Weitere Züge sind noch zur Verschrottung vorgesehen. Andererseits benötigt die Hamburger S-Bahn für die Fußball-WM alle verfügbaren Züge. Daher möchte die S-Bahn Hamburg zur WM bereits die Zweistrom-Züge der Baureihe 474.3 einsetzen, wenn auch nur im Gleichstrom-Betrieb und nicht unter der Fahrleitung.

BAHNWELT AKTUELL

HESSEN

Holzverladung

● Holzzüge verkehren derzeit bei Bedarf zwischen Niedergörne und Butzbach, die OHE stellt momentan die Traktion. Für den Streckeneinsatz werden G2000 beziehungsweise „Blue Tiger" genutzt. Die OHE-160073 wird nur mitgeführt, um die Wagengruppen zwischen Butzbach und Butzbach-Griedel zu überführen. Wegen des nicht im besten Zustand befindlichen Oberbaus auf der durch die Eisenbahnfreunde Wetterau von der Butzbach-Licher-Eisenbahn (BLE) gepachteten Strecke kommt bis Münzenberg die Lok 2 der Eisenbahnfreunde zum Einsatz (Bauart V 36), bei Ausfall der Lok kann jetzt auch die HLB 831 der BLE eingesetzt werden.



Foto: Gerlach

Eine V36 im Arbeitseinsatz ist heutzutage keine Alltäglichkeit.



Foto: Luttenberger

Die von Gänserndorf über Marchegg nach Bratislava verkehrenden ÖBB-Regionalzüge halten auch in der Haltestelle Bratislava Lamac und verdichten so den Vorortverkehr in die slowakische Hauptstadt. Am 22. Januar 2006 konnte 5047.057 als R 7388 bei der Einfahrt in den Preßburger Hauptbahnhof aufgenommen werden.



Foto: Henschel

Am 29. Januaur 2006 verschwanden in der Bochumer Innenstadt die letzten drei Straßenbahnlinien, 302, 306 und 310, in den Untergrund. Die neuen Haltestellen zeigen ein auffälliges Licht-Design.

MUSEUMSBAHN

Foto–Dampfschnellzug „Vindobona“

● Von der ehemaligen Gesamtstrecke Berlin – Prag – Wien, die der legendäre internationale Schnellzug „Vindobona“ einst befuhr, ist heute nur mehr der 58 Kilometer lange Streckenabschnitt zwischen Veseli nad Luznici und Česke Velenice ohne Fahrdraht. Im Jahre 2007 wird auch dieses Teilstück mit Fahrdraht überspannt. Der Vindobona wurde ursprünglich mit Dieseltriebwagen der beteiligten Bahnverwaltungen gefahren. 1979 wurde er jedoch auf eine lokomotivbespannte Garnitur umgestellt und war etwa zwei Jahre lang der letzte internationale Schnellzug mit Dampflokbespannung zwischen der Tschechoslowakei und Österreich. Ende Mai besteht noch einmal die Möglichkeit, einen Dampfschnellzug im Stile des „Vindobona" mit der ČD-Museumslok 556.0506 auf der alten Franz-Josefs-Bahn zu erleben. Auskünfte zu dieser Fahrt am 28. Mai 2006 erteilt: Peter Haslebner, Haldenweg 6, A-8740 Zeltweg. Mail: haslebnerpeter@gmx.at oder Telefon: 0043(0)3577/25384.



Foto: Haslebner

1980: Eine CD-556 mit „Vindobona“ zwischen Česke Velenice und Gmünd.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Ende für KSE

● Die Kiel-Schönberger Eisenbahn (KSE), Tochter der Verkehrsbetriebe Kreis Plön, hatte im Auftrag der DBAG Kohlezüge von Kiel-Meimershagen zum Kraftwerk am Kieler Ostufer gefahren. Diese Leistungen wurden von Railion nach 35 Jahren gekündigt. Die Ausschreibung dieser Leistungen habe die Seehafen Kiel GmbH gewonnen. Damit fuhr am 28. Februar 2006 letztmalig ein KSE-Güterzug. Für die zwölf Mitarbeiter werden neue Arbeitsplätze gesucht. Den Personenverkehr hat die KSE schon 1982 aufgegeben. Die KSE hofft auf einen Neuanfang als Infrastruktur-Betreiber. Ihr gehört das Anschlussgleis zum Ostufer.



S-Kurve in Berchtesgaden: Am 25. Mai 1958 trifft der von E94084 gezogene Touropa-Express hier auf die wachsende Konkurrenz.

Im Zeichen des



Gut gelaunt und voller Vorfreude auf den Urlaub: Der anno 1953 hochmoderne Touropa-Express erfüllte den Deutschen Träume.

Foto: Touropa, Slg. Otte



Foto: Dr. Rolf Brüning

Schmetterlings



Foto: Slg. H. Otte

Der Touropa-Express ins Glück

Indigoblau mit hellgrauer Schürze, ebensolchem Dach und erhabenen silbernen Lettern: Mit hochmodernen 26,4-Meter-Wagen setzte Touropa ab 1953 Maßstäbe. Als Wagenbetreuer erfüllte sich Hartmut Otte den Wunschtraum. →

Am Ziel seiner Wünsche ist Hartmut Otte, als er im März 1959 Wagenbetreuer wird.



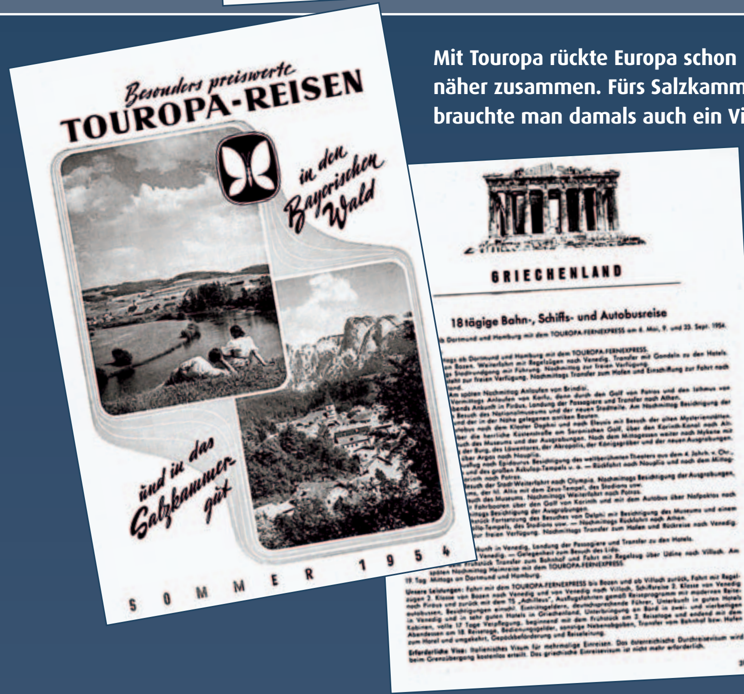
Als Dr. Carl Degener 1950 die Touropa gründete, lag Deutschland noch in Trümmern. Das Wirtschaftswunder war noch nicht erfunden und kaum jemand konnte sich vorstellen, dass schon in wenigen Jahren die Deutschen die Reisenation Nummer eins in Europa werden würden.

Die Touropa mit Haupsitz in München kooperierte mit der jungen Bundesbahn und war eine Arbeitsgemeinschaft aus Deutschem Reisebüro (DER), Hapag-Lloyd, Amtlichem Bayerischen Reisebüro und Degeners eigenem Reiseunternehmen.

Anfangs bot die Touropa ihre Ferienreisen in blauen Erster-Klasse-Sitzwagen mit Mittelgang aus der Vorkriegszeit an. Nicht von ungefähr: Das Blau stand für die edlen Garnituren klassischer Fernschnellzüge und knüpfte auch an die seinerzeit so überaus erfolgreichen Fahrten „ins Blaue" der Reichsbahn-Gesellschaft an. Der Liegekomfort für die Reisenden bestand in über ihren Köpfen baumelnden Hängematten.

Der gleichwohl unerwartet große Erfolg dieser Ferienexpresse veranlasste die Touropa, über komfortablere Bahnreiseangebote nachzudenken. Da traf es sich gut, dass gerade die Bundesbahn ein innovatives Schnellzugwagen-Konzept entwickelt hatte, das den Reisebedürfnissen der Nachkriegsdeutschen entgegenkam (siehe „Mielichs Lange", MODELLEISENBAHNER, Heft 7/2003).

Bereits im Frühjahr 1953, zeitgleich mit den neuen Schnellzugwagen der Bundesbahn, setzte Touropa die ersten zehn ihrer eigenen neuen 26,4-Meter-Wagen ein. Die indigoblauen Waggons mit der charakteristischen hellgrauen Schürze und den erhabenen Aluminium-Buchstaben wurden zunächst im Auslandsreiseverkehr erprobt. Die nagelneuen Wagen beeindruckten ob ihrer Fe-



Mit Touropa rückte Europa schon 1954 näher zusammen. Fürs Salzkammergut brauchte man damals auch ein Visum.

Prospekte: Slg. H. Otte



Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Schulz

Klais, über Mittenwald das Tor nach Süden, passiert am 1. Juni 1957 E 44 039 mit ihrem Touropa-Fernexpress.

Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Schulz



Brandneu sind die 26,4-Meter-Wagen der Touropa, die 1953 E 18 048 bespannt.





Foto: Dr. Rolf Brüning

Bahnhof Berchtesgaden am 25. Mai 1958: Jeden Samstag fuhr von Dortmund und Hamburg je einer der Sonderzüge nach Bayern.

derung und der außerordentlichen Laufruhe, mit ihren breiten Sitzen und Armpolstern bei Tag und den bequemen Liegebetten mit daunenweichen Kissen und Leselampen bei Nacht in den Sechs-Personen-Abteilen. Die Begeisterung übertraf selbst optimistische Erwartungen.

Mit ihren neuen Liegewagen hatte die Touropa auch neue Maßstäbe im Bahn-Fernverkehr gesetzt und durfte mit Fug und Recht fortan mit dem „schönsten Ferienzug der Welt" werben. Das gerade heraufdämmernde Wirtschaftswunder tat ein Übriges, den Touropa-Express zu dem exklusiven Massentransportmittel – nur scheinbar ein Widerspruch – der urlaubshungrigen Nachkriegsdeutschen zu machen.

Bedenkt man, dass das Europa der frühen 50er-Jahre durchaus kein grenzenloses war, selbst für die Einreise ins Salzkammergut bedurfte es eines Visums, so ist die Leistung der Touropa auch unter völkerverbindenden Aspekten bemerkenswert. Fuhren doch die Sonderzüge nicht nur in den Bayerischen Wald oder an die Mosel, sondern bereits nach Österreich, Italien, in die Schweiz, nach Griechenland und selbst nach Jugoslawien.

Und von Anfang an dabei war als Touropa-Symbol, heute würde man Logo sagen, der Schmetterling: „Ferien im Zeichen des Schmetterlings, dem Symbol der Leichtbeschwingtheit und des Frohsinns, sind in wenigen Jahren zu einem die deutsche Touristik beherrschenden Begriff geworden", stellt der Touropa-Reiseprospekt aus dem Jahr 1954 fest.

„Der Schmetterling mit seinen ausgebreiteten Flügeln war nicht →

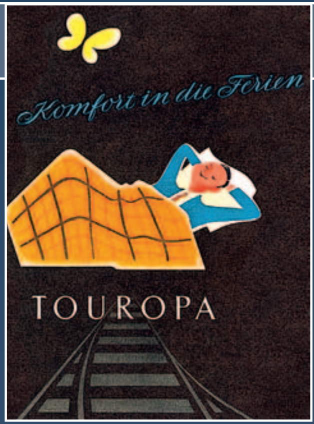


Foto: Slg. H. Otte

Hartmut Otte: „Ich bekam fünf hellblaue Hemden, eine Krawatte und eine Uniform, bestehend aus Jacke, Hose."



Der Schmetterling, „Symbol der Leichtbeschwingtheit und des Frohsinns", war vom Start weg dabei. Das Titelblatt des Ferienprogramms 1954 schmückten erstmals die im Vorjahr angeschafften brandneuen Touropa-Wagen.



Die Touropa wusste schon 1961: Ausgeschlafene reisen nachts.



FUSSBALL-LÄNDERSPIEL

ENGLAND/DEUTSCHLAND

am 1. Dezember 1954 in London/Wembley

in TOUROPA-FERNEXPRESS-Wagen (Liegebett für jeden Gast)

REISEPROGRAMM

Dienstag, 30. November 1954:
Nachmittags bzw. abends Abfahrt von der gewünschten Station im TOUROPA-FERNEXPRESS.

Mittwoch, 1. Dezember 1954:
Gegen 5.00 Uhr an **Ostende,** Fahrt mit Kanaldampfer nach **Dover.**
Von Dover in Sonderzügen nach **London.**
Ankunft in London zwischen 10.00 und 12.00 Uhr. Fahrt im Autobus nach Wembley.
Besuch des Länderspieles.
Auf der Hin- oder Rückfahrt eine Rundfahrt durch die Londoner City
...t über Dover nach Ostende.

...4:
...orgens Weiterfahrt im TOUROPA-FERNEXPRESS
...imatstation.
...v. nachmittags.
...n wird durch die Reisebüros bekanntgegeben

PREISTABELLE

ab und bis		ab und bis	
...nkfurt/M.	DM 118.—	München	DM 148.—
...nz	DM 116.—	Augsburg	DM 144.—
...gen	DM 114.—	Ulm	DM 140.—
...lenz	DM 110.—	Stuttgart	DM 132.—
...n	DM 105.—	Heidelberg	DM 124.—
		Mannheim	DM 124.—
		Ludwigshafen	DM 122.—



D 13311/13589/13413/13913	an	ab
Dortmund Hbf	–	18.02
Bochum Hbf	18.13	18.15
Essen Hbf	18.26	18.30
Duisburg Hbf	18.42	18.45
Düsseldorf Hbf	18.59	19.02
Köln Hbf	19.27	19.33
Bonn Hbf	19.53	19.55
Koblenz Hbf	20.30	20.40
Wiesbaden Hbf	21.50	22.04
Frankfurt (M) Hbf	22.34	22.45
Darmstadt Hbf	23.09	23.11
Heidelberg Hbf	23.45	23.50
Bruchsal	00.08	00.09
Mühlacker	00.35	00.36
Stuttgart Hbf	01.11	01.20
Ulm Hbf	02.21	02.23
Augsburg Hbf	03.48 /	04.16
München Ost Pbf	05.07	05.10
Rosenheim	05.43 /	06.28
Kufstein	06.54	07.08
Wörgl	07.18 /	08.50
Kirchberg i.T.	09.15	09.18
Kitzbühel	09.27	09.31
St. Johann i.T.	09.39	09.42
Fieberbrunn	09.49	09.57
Saalfelden	10.20	10.23
Maishofen-Saalbach	10.32	10.34
Zell am See	10.40	–

Ob Wembley, ob Tirol, mit dem Touropa-Express wurden viele Träume wahr.

nur präsent auf unseren Uniformen, auf den Wänden der Abteile und Gänge, auf Vorhängen und Kopfschutzstreifen, man begegnete ihm auch als ständigem Begleiter auf Kissenbezügen, Hotelgutscheinen, Fahrplänen oder Kofferanhängern", erinnert sich der ehemalige Touropa-Wagenbetreuer Hartmut Otte.

Der gebürtige Neustettiner hatte sein berufliches Schlüsselerlebnis auf dem Essener Hauptbahnhof: „Ich stand auf dem Bahnsteig, als über den Lautsprecher angekündigt wurde: Es fährt ein der Touropa-Fernexpress nach Rom, Taormina, Venedig. Für mich waren das märchenhafte Ziele." Ottes Augen leuchten jungenhaft, während er weitererzählt: „Als sich die Türen öffneten und vor mir die Wagenbetreuer ausstiegen mit ihren blauen Uniformen, goldenen Knöpfen und den Biesen auf den Taschen, da wusste ich mit einem Mal, dass auch ich unbedingt ein Wagenbetreuer werden wollte!"

Das Reisefieber und die Abenteuerlust hatten den jungen Mann gepackt. Das Bahnreisen allerdings „war mir wohl schon in die Wiege gelegt", schmunzelt Hartmut Otte und verrät: „Mein Patenonkel war Ministerialrat bei der Reichsbahn."

Touropa-Außenstelle in Dortmunder Baracke

Als sich Hartmut Otte im März 1959 „mit leicht feuchten Händen und klopfendem Herzen" in der Touropa-Außenstelle im Betriebsbahnhof Dortmund-Spähenfelde vorstellt, steuert das Geschäft mit den



Foto: Dr. Rolf Brüning

Am 18. Juli 1958 überquert E 44 009 mit einem Touropa-Fernexpress vor pittoreskem Alpenpanorama die Mittenwalder Brücke.



Urlaubs- und Ferien-Sonderzügen einem Höhepunkt entgegen. Noch sind die reiselustigen Deutschen überwiegend auf die Eisenbahn angewiesen. Die Touristik-Branche erklimmt im Jahresabstand neue Umsatzgipfel. Und für Hartmut Otte erfüllt sich sein persönlicher Wunschtraum nach 20-minütigem Fußmarsch in einer Dortmunder Baracke, in der Touropa, Scharnow und Hummel-Reisen Tür an Tür residieren.

„Für mich sollte dies der Ort werden, der mein ganzes Leben veränderte", erinnert sich der heute 70-Jährige ohne Bedauern. Und zwar im Handumdrehen, denn noch sind Arbeitskräfte rar, erst recht junge Leute mit Fremdsprachenkenntnissen.

Ehe sich Otte versieht, ist er eingestellt, erhält laut Karteikarte vom Lagerverwalter „fünf hellblaue kurzärmlige Uniformhemden, eine Krawatte, eine komplette Uniform, bestehend aus Jacke und Hose, sowie eine Ersatzhose und ein Namensschild für das Dienstabteil." Und nebenbei erfährt der frischgebackene Wagenbetreuer, dass er bereits in einer Woche im Touropa-Express nach Lugano eingesetzt werden soll.

„Einige schlaflose Nächte folgten", lächelt Hartmut Otte gedankenversunken, und die Tage verstrichen nur langsam, während er sich in den Atlas vertiefte und Bahnstrecken studierte. Doch dann ist er endlich da, der große Tag: „Meine erste Touropa-Reise!"

Noch unzählige Male wird Hartmut Otte in den nächsten Jahren dieselben Vorbereitungen treffen, der Dienst wird ihm in Fleisch und Blut übergehen, doch dieser erste Einsatz bleibt ihm fest im Gedächtnis.

Schon zeitig hat er seine Wohnung in Essen verlassen, ist mit dem Frühzug nach Dortmund unterwegs. In Spähenfelde, dem Betriebsbahnhof, wo die Touropa-Fernreisezüge aus dem Ruhrgebiet zusammengestellt werden, begrüßt ihn der Zugreiseleiter, stellt Otte dem stellvertretenden Reiseleiter und den Wagenbetreuern vor. Es folgen die Anwesenheitseinträge in den wöchentlichen Dienstplan und schon geht´s in Richtung Wagenhalle, „wo der Touropa-Zug bereits auf Gleis 51 auf uns und die Schnellzuglok, eine 01, wartete", schildert Hartmut Otte und ergänzt: „Da die Bahnsteige in der Wagenhalle, wo alle Züge gereinigt wurden, nicht wie auf den Bahnhöfen erhöht waren, erschien mir der Liegewagen, den ich zu betreuen hatte, riesengroß und respekteinflößend."

An Arbeitsunterlagen und Hilfsmitteln aus der so genannten Wäschekammer gehörten neben dem persönlichen Reisegepäck zur Ausrüstung des Wagenbetreuers Übertragungskabel, Handfeger, Kehrblech, Weck- und Ausstiegslisten, Schreibunterlage, Abteilschlüssel, Kopfschutzstreifen, weiße Kopfkissenbezüge mit dem obligatorischen Schmetterling sowie bei Auslandsreisen ein in zwölf Fächer unterteilter Holzkasten für Pässe und Auslandsfahrkarten.

Im Liegewagen angekommen war „zunächst das Übertragungskabel in Richtung Speisewagen →



Foto: Slg. Schulz

Durch schöne Landschaften zu reizvollen Zielen fahren: Erlebnisreisen wie diese mit 85 002 am 13. September 55 am Höllsteig gehörten zum Erfolgsrezept.



Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Schulz

Vorgespannt wurde, was die DB anbot. Eigene Loks hatte Touropa nicht. 01 189 dampft mit ihrem langen Sonderzug bei Bebra dahin.



Prospekte: Slg. H. Otte

Auf Komfort wurde in den Zügen großer Wert gelegt: Selbst ein Frisiersalon war bis 1968 Standard im Touropa-Express.

anzubringen, um im Anschluss die Wagenaußen- und -innenbeschilderung auf Vollständigkeit zu überprüfen", zählt Hartmut Otte die Reisevorbereitungen auf und fügt hinzu: „Den Decken- und Kissenbestand erfassten wir so nebenbei, nachdem ich mein Namensschild an der Innenseite des Dienstabteils angebracht und die Wagenbelegung per Durchsage erhalten hatte."

Wagenreihung und Zuglauf eingeprägt? Schuhe geputzt und gepflegter Haarschnitt? Saubere Fingernägel? „Wir hatten schließlich das Aushängeschild der Touropa zu sein", lächelt Otte, ein wenig so, wie er es von berufswegen zu tun hatte: „Durch sein Lächeln und seine Freundlichkeit verkauft er bereits heute die nächste Touropa-Reise", wurde jedem Wagenbetreuer bei der Einweisung eingetrichtert. Eine Erkenntnis, die heutzutage bei der Deutschen Bahn AG leider allzu gern vergessen wird.

Doch zurück zum Touropa-Express. Noch waren die Dienstaufgaben des Wagenbetreuers vor Reiseantritt nicht beendet: Liegen fest verankert, Abteilleiter und -tisch vorhanden, Armpolster aufgestellt, die Aschenbecher geleert? Stand der Lautsprecherregler auf „laut", befand sich Seife im Spender der Toiletten und Waschräume, war der Vorrat an Papierhandtüchern aufgefüllt, hatte



Prospekte: Slg. H. Otte

Glück an Rhein und Mosel oder auf nach Italien: Finale Ligure war ab den 50er-Jahren das Synonym für Urlaubsfreuden.



Foto: Luckmann

5. September 1962: Lok 211 der bis 1968 komplett eingestellten Moseltalbahn in Graach vor Touropa-Zug.

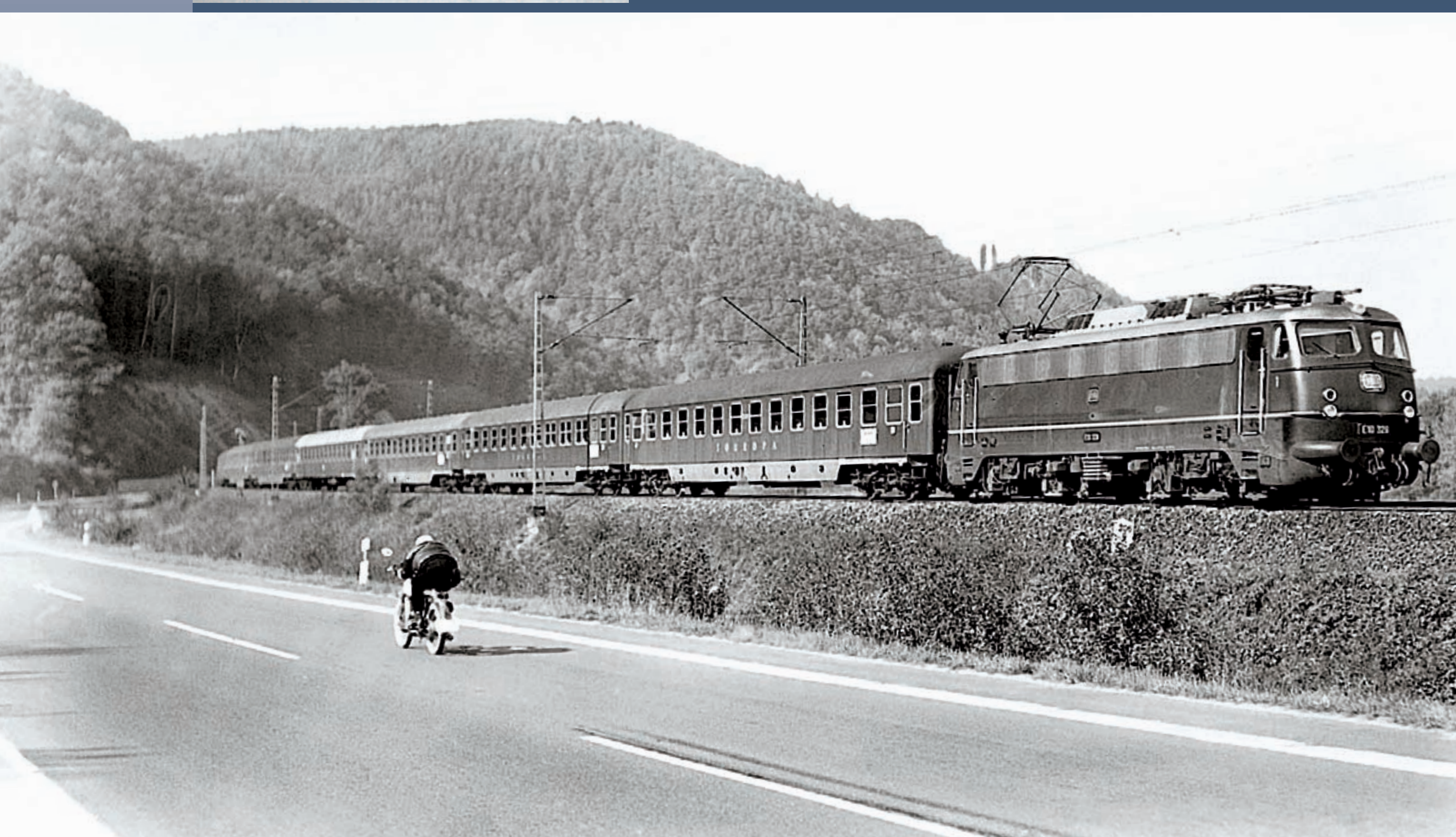


Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Schulz

In den 60er-Jahren mit Pufferverkleidung: Durchaus edel wirkte die Bügelfalten-E 10 328 vor dem Touropa-Express im Rheintal.



DER WAGENBETREUER: Blaue Uniform, goldene Knöpfe



Foto: Slg. H. Otte

„Als ich die Wagentür geöffnet hatte, sagte ich zu meinen Gästen: Guten Tag, kann ich helfen?"



Foto: Haucke

Hartmut Otte: „Vieles im Leben ist Geben und Nehmen!"

● Hartmut Otte, Jahrgang 1936, wurde in Neustettin in Pommern, dem damaligen Korridor, geboren. 1945 mit den Eltern zur Großmutter nach Mitteldeutschland geflohen, kam der gelernte Landschaftsgestalter im Alter von 20 Jahren in den Westen, wo er sich im Ruhrgebiet unter anderem als Hilfsarbeiter, Weber und Busfahrer durchschlug. Das Schlüsselerlebnis für seinen weiteren Berufsweg hatte Hartmut Otte auf dem Essener Hauptbahnhof, als er das erste Mal einen Touropa-Fernexpress vor sich sah: Otte bewarb sich in München und durfte sich an einem Frühlingstag im März 1959 in der Touropa-Außenstelle in Dortmund vorstellen. Sein Wunschtraum ging in Erfüllung. Der erste Einsatz führte ihn nach Lugano. Unzählige Fahrten sollten folgen. Otte blieb seiner blauen Uniform treu, fuhr etliche Jahre auf den Urlaubs-Sonderzügen und ging später auch mit TUI in die Luft. Seine Erinnerungen an ein bewegtes Leben hat er zu Papier gebracht. Sein Wunsch: Der Wagenbetreuer Hartmut Otte in Buchform.

man auch die Abfallbehälter an den Türen geleert?

Derweil führte der Wagenmeister, „auch Bahnhofsspecht genannt", wirft Hartmut Otte ein, die wagentechnische Untersuchung durch. Schaffner und Dienstfrau bekamen ihr Dienstabteil zugewiesen. Hatte sodann der Zugreiseleiter seine Sprechprobe beendet, schwenkten die Wagenbetreuer des ersten und letzten Wagens zum Zeichen, dass die Übertragung stand, in Fahrtrichtung rechts einen weißen Kissenbezug.

Die saisonal eingesetzten Touropa-Expresszüge bestanden zumeist aus zwölf Wagen, wobei der Speisewagen von der Deutschen Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG) oder ihrem internationalen Pendant, der ISG, gestellt wurde.

Auch eigene Lokomotiven besaß die Touropa nicht. Man nahm, was, zumeist von der Bundesbahn, zur Verfügung stand. Das waren im Westen und Norden der Bundesrepublik – neben Dortmund war auch Hamburg Touropa-Betriebsbahnhof und -Außenstelle – in der Regel Schnellzugdampfloks, im Süden

Edle Renner, aber auch kuriose Zuglokomotiven

auch E-Loks, darunter manche Altbau-Vertreterin. „Gelegentlich bekamen wir auch eine V 200, da damals der linksrheinische Streckenabschnitt noch nicht durchgehend elektrifiziert war", erinnert sich Otte.

Aber auch durchaus kuriose Zuggarnituren, etwa auf der Moselstrecke zwischen Trier und Bullay, waren nicht ungewöhnlich. Die dort bis zu ihrer Einstellung Ende 1968 betriebene Moseltalbahn, liebevoll auch „Saufbähnchen" genannt, stellte schon mal eine ihrer betagten Privatbahn-Tenderloks zur Verfügung.

Aber „Frohsinn, Wein und Ferienglück am Rhein und an der Mosel", so der Touropa-Reiseprospekt von 1953, gerieten schon in den 50er-Jahren gegenüber dem hannibalistischen Drang zur Alpenüberquerung ins Hintertreffen: Die italienische Riviera, der Teutonengrill, galt bald unter deutschen Urlaubern als das Ziel aller Sehnsüchte. Finale Ligure wurde zum Synonym für Sonne, Sand und Meer. „O sole mio" war angesagt und die Touropa-Züge nach Süden boomten.

„Im Frühjahr 1960 war der vierspurige Ausbau der im Krieg zerstörten Hohenzollernbrücke abgeschlossen, die Strecke von Hamm über Köln nach Süddeutschland durchgehend elektrifiziert und mit dem Fahrplanwechsel im selben Jahr konnten die Touropa-Züge aus Dortmund Richtung Süden mit E-Loks der Baureihe E 10 bespannt werden", erinnert sich Hartmut Otte noch lebhaft: „Der Wechsel in eine neue Ära war eine enorme Verbesserung der Reisequalität!"

Und das galt nicht nur für die kürzeren Fahrzeiten, zumindest bis zum Grenz-Lokwechselbahnhof. „Von nun an waren unsere Gäste und wir nicht mehr wie bisher darauf bedacht, die Abteilfenster wegen Funkenflugs und Ruß geschlossen zu halten", lacht Otte.

Die insgesamt kürzeren Fahrzeiten änderten auf den Touropa-Fernexpress-Routen aber nichts daran, dass mit Hereinbrechen der Nacht die Sitz- in Liegewagenabteile umzubauen waren.

In der Regel waren tagsüber die Abteiltische ausgeklappt worden, wozu man zunächst die Rückenlehne der Mittelliege anheben musste, um den Tisch aus der Verankerung an der Abteilwand zu lösen. Sodann war die Mittelliege in ihre Ausgangsposition zurückzuklappen. Erst dann konnte man den Tisch unter dem Abteilfenster einhaken und auf seinem klappbaren Standbein aufstellen. „Nun musste man diese ganze Pro- →



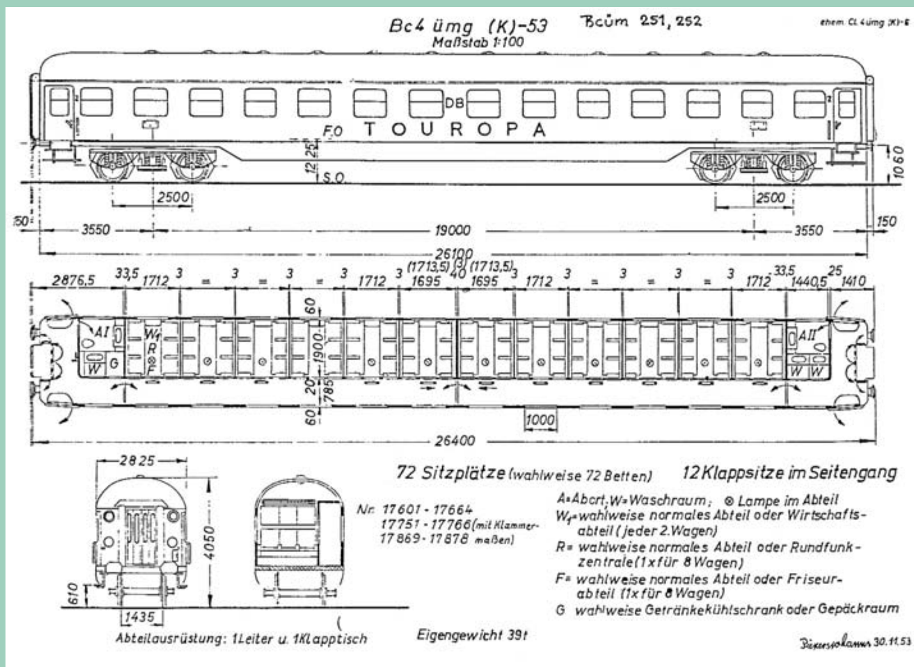
Foto: Slg. H. Otte

Auf ins sonnige Italien: Zu Dienstbeginn im Betriebsbahnhof Dortmund-Spähenfelde entstand dieses Bild mit Hartmut Otte.



O sole mio und la dolce vita: Für die so genannte Gruppenreise nach Italien gab´s auch Fahrkarten ab Kufstein bis nach Pesaro.

Der Standard-Liegewagen der Touropa: 66 Sitz- oder 66 Schlafplätze



Zeichnung: Piepersjohanns, Slg. H. Otte

Standard-Liegewagen, Typ I: Der Bc4 ümg (K)-53 als Basis für Bc üm 251 (mit Betreuerabteil), Bc üm 252 (mit Vorzugsabteil).



Foto: H. Otte

„Schönster Ferienzug der Welt": Sechs Punkte für Behaglichkeit und Komfort versprachen angenehmes Reisen zum Urlaubsziel.

● Die ab 1953 in Dienst gestellten Liegewagen entstanden in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn auf Basis deren neuer 26,4-Meter-Fernverkehrswagen. Die Liegewagen mit Seitengang waren Eigentum der Touropa. Die ersten 30 Exemplare erhielten zusätzlich zur Dampf- eine Ölheizung. Die Reservekanister und Trichter zum Nachfüllen fanden unter dem Wagen, hinter den Schürzen Platz. Bei allen Folgeserien ersetzte eine elektrische die Ölheizung.

Zur Standardausrüstung der Liegewagen gehörten Drehgestelle der Bauart Minden-Deutz (schwer), leicht verstärkte Hülsenpuffer, Metallfalttüren zum Verschließen der Übergänge, zwölf Luftsauger im Tonnendach, beidseitig der Übergänge mit Schraubgewinde versehene Buchsen zum Befestigen der Beschallungskabel (Peitschen), elektrisch schaltbare Rückleuchten sowie ein Stauraum zwischen Dienstabteil und Waschraum, wahlweise für einen Eisschrank, ein Decken- und Kissendepot oder zur anderweitigen Verwendung.

Beim Standard-Liegewagen Bc üm 251 unterscheidet man vier Typen.

Typ 1: 11 Raucher-, beziehungsweise Nichtraucherabteile für je sechs Personen; ein Betreuerabteil.

Typ 2: 11 Raucher-, beziehungsweise Nichtraucherabteile für je sechs Personen; ein Abteil fürdie Zugreiseleitung mit Dachantenne und Einbauten für Durchsagen und Musikübertragungen.

Typ 3: 11 Raucher-, beziehungsweise Nichtraucherabteile für je sechs Personen; ein Küchenabteil, ausgestattet mit ursprünglich Kohleofen, Kühlschrank, Geschirr, Töpfen, Lebensmitteln und Getränken.

Typ 4: 11 Raucher-, beziehungsweise Nichtraucherabteile für je sechs Personen; ein Friseurabteil, ausgestattet mit Warmwasserboiler, Waschbecken, Friseurstuhl, Spiegel, Trockenhaube, Fensterklappsitz und Schaukästen.

Die Liegewagen mit Vorzugsabteil, Bc üm 252, hatten zehn Raucher-, beziehungsweise Nichtraucherabteile für je sechs Personen, ein um die Hälfte verkleinertes Betreuerabteil und dafür in Wagenmitte ein unterteilbares V-Abteil, das zusätzlichen Fahrgastkomfort bot.

Fotos (3): Touropa, Slg. H. Otte



„Vorbildliche Betreung durch uniformierte Touropa-Pagen".



Liegewagen-Abteil: Mit Metalllaschen an den Seitenwänden waren die klappbaren Schlafliegen befestigt.



Vorzugsabteil mit an der Abteildecke installierter Rollwand, die bei Bedarf für zwei Einheiten sorgte.





Foto: Dr. Rolf Brüning

20. Juli 1972, Niederstraß: Der Touropa-Schriftzug ist verschwunden und 116 014 steht kurz vor der Rente.

zedur für die Nacht in umgekehrter Reihenfolge erledigen", schildert Otte, „um sodann die Mittel- und Oberliegen aufzuklappen und auf die dafür vorgesehenen Metallunterlagen an den Abteilseitenwänden aufzulegen. Anschließend wurde das Sicherheitsnetz zwischen den oberen Schlafliegen gespannt und die Abteilleiter über dem Abteilfenster eingehängt und angestellt."

So angenehm und durchaus preisgünstig das Reisen im Touropa-Express auch war, die neue Zeit und damit die wachsende Konkurrenz von Auto und Flugzeug waren nicht aufzuhalten.

1966 war der letzte Höhepunkt der indigoblauen Züge erreicht. Von nun an ging´s, zunächst noch langsam, bergab. Da nützten auch die wiederum hochmodernen Bctm 256, die neue Touropa-Wagengeneration, nichts mehr. Unter dem wachsenden wirtschaftlichen Druck entstand am 1. Dezember 1968 durch den Zusammenschluss von Touropa, Scharnow, Hummel und Dr. Tigges die Touristik-Union-International (TUI) mit Sitz in Hannover.

Die TUI operierte mit dem neuen Wagenmaterial von Hamburg und Dortmund aus. Die Wagen mit Friseur- und Küchenabteil entfielen. Statt ihrer wurde den Zügen ein so genannter Treffwagen, zum Beispiel für Tanzveranstaltungen, beigestellt. Vollklimatisierung, Viererabteile mit Kindersitz und -bett, eingebaute Safes, Kühlschrank im Betreuerabteil mit zusätzlicher Getränkeausgabe machten auf Dauer die längeren Reisezeiten vor allem im Vergleich zum Flugzeug nicht wett. Ab 1972 sanken die Buchungszahlen drastisch.

Die klassischen indigoblauen Touropa-Wagen blieben bis in die 70er-Jahre im Bestand, verloren aber ihren Schriftzug. Der buntere TUI-Ferienexpress fuhr noch bis 1994: Am 1. April war Feierabend, eine Ära endgültig am Ende. *Karlheinz Haucke*



Foto: Hubrich

Fast wie in besseren Tagen: Am Morgen des 30. April 1984 bespannt die 110 212 in Essen-Dellwig einen TUI-Ferienexpress.



Foto: Joachim Bügel

Östlich Brügges auf der Strecke Hagen – Gummersbach ist 218 136 mit nachschiebender Lok und TUI-Bctm 256-Wagen unterwegs.



Noch endet das Gleis in Ahlbeck-Grenze am Prellbock im Hintergrund, doch der Neuaufbau nach Swinemünde (Swinoujscie) ist beschlossen.

Polen ist seit fast zwei Jahren EU-Mitglied. Was haben Reise- und Güterverkehr mit Deutschland auf der Schiene vom neuen Status?

Brückenschläge über Oder und Neiße

Es sollte wie eine Erfolgsmeldung klingen, die am 9. Dezember 2005 die DB Netz AG und PKP Linie Kolejowe AS (Netzgesellschaft der Polnischen Staatsbahn) verkündeten: Die zuletzt nur mit zehn km/h befahrbare, noch einmal für 50 km/h ertüchtigte Oderbrücke zwischen Frankfurt und Kunersdorf (Kunowice) wird durch einen Neubau ersetzt. Die Entwurfsplanung ist vollendet, eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen; Baubeginn soll nach der Planfeststellung im Oktober 2007 sein. Bis Ende 2008 soll das neue, für 100 km/h befahrbare und 20 Millionen Euro teure Bauwerk fertiggestellt sein. Wird der Termin gehalten, bedeutet das: Fast zwei Jahrzehnte nach dem Fall



Das Nadelöhr der Magistrale, die Oderbrücke bei Frankfurt, befährt am 18. Juli 2005 ET22-1022 mit einem Autozug Richtung Westen.

des Eisernen Vorhangs und beinahe fünf Jahre nach dem EU-Beitritt Polens gibt es endlich (wieder) eine vollwertige Schienenverbindung.

Noch länger wird es dauern, bis der Übergang Horka – Kohlfurt (Wegliniec) auf der niederschlesischen Magistrale zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert ist. Sofern die Planungen nicht über den Haufen geworfen werden, ist mit Baubeginn frühestens 2007 und Fertigstellung 2010 zu rechnen. Laut Aussagen des Bundesverkehrsministeriums von Anfang 2005 sollen über Horka – Kohlfurt mit bis zu 175 Zügen 65 Prozent des Schienengüterverkehrs zwischen Deutschland und Polen abgewickelt werden.

Zur Zeit sind acht grenzüberschreitende Strecken in Betrieb (siehe Karte auf Seite 29). Eine neunte soll es nach dem Willen der Europaregion Pomerania auf Usedom geben: Das bislang in Ahlbeck-Grenze endende Gleis soll bis Swinemünde (Swinoujscie) geführt und die UBB-Zugläufe sollen verlängert werden.

Bei diesen acht oder neun Übergängen wird es wohl bleiben: Die bestehenden acht wurden im Jahre 2003 von rund 150 bis 180 Zügen pro Tag passiert und somit zu rund →



Im Bahnhof Stettin-Scheune rangierte im Sommer 2001 232 647, auf einem Nebengleis entgleiste ein ORT der PKP mit einer Achse.

Nur noch ein paar Meter nach Deutschland: Blick vom Führerstand eines 628 auf der Fahrt von Stettin-Scheune nach Grambow.



Fotos (3): T. Butrym

Foto: Heilmann





145 001 brachte am 27. Juni 2004 den Schnellzug Berlin – Moskau bis Frankfurt. Er führt mehrere Kurswagengruppen.



Foto: Butrym

In Stettin-Scheune unterhält die DB AG ein Büro: Deutsche und polnische Eisenbahner arbeiten zusammen.

23 Prozent ausgelastet. Die Bundesregierung erwartet bis 2015 eine Auslastungssteigerung auf 40 Prozent und sieht daher keine Notwendigkeit für weitere grenzüberschreitende Strecken.



An der Magistrale Berlin – Frankfurt wird gebaut: Bis Ende 2006 sollen durchgehend 160 km/h möglich sein.

Der Anteil des Schienenverkehrs bei den grenzüberschreitenden Frachttransporten beträgt etwa 30 Prozent. Für alle Verkehrsträger insgesamt erwarten die EU und das Bundesverkehrsministerium eine Zunahme der Transportmenge um das Zwei- bis Dreifache bis zum Jahr 2015.

Trotz der Erleichterungen in der Zoll- und Grenzabfertigung seit Mai 2004 und der Liberalisierumg des Eisenbahnmarktes in beiden Ländern stehen immer noch schwerwiegende technische und administrative Barrieren im Wege, um kürzere Transportzeiten zu erreichen. Noch immer liegen die größten Reserven in einer deutlichen Verringerung der Grenzaufenthaltszeiten. Hinzu kommen aufwendige Zulassungsverfahren für neue Triebfahrzeuge, die in jedem Nationalstaat gesondert erfolgen müssen. Eine 1993 abgeschlossene Grenzbetriebsvereinbarung bezog sich nur unmittelbar auf den grenznahen Raum und nicht auf das Hinterland sowie nur auf bis 1993 zugelassene Baureihen, zum Beispiel SU-46 der PKP und 232 der DR/DB AG. Die Allianz pro Schiene spricht in diesem Zusammenhang vom „eisernen Vorhang im europäischen Schienenverkehr".

Mit einem lachenden und einem weinenden Auge muss man auch den Reiseverkehr

In Küstrin (Kostrzyn) beginnen und enden stündlich Regionalbahnen nach und aus Berlin, 628 6898 im Juni 2004.





Zuglaufschild einer früheren Verbindung von Konin – Posen nach Cottbus, 24. Juli 1999.

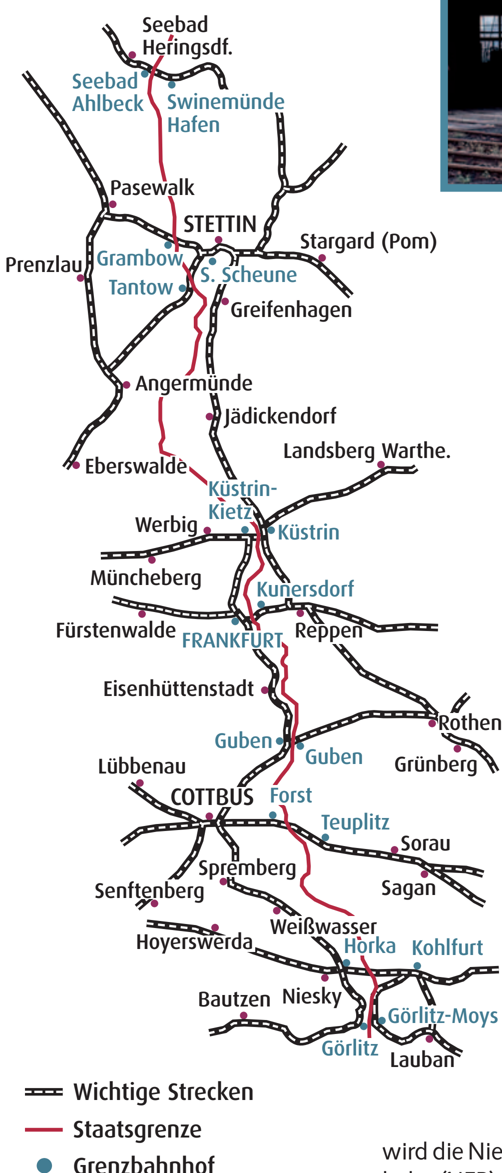


Zum Teil auf Kosten der Wojewodschaften werden solche Regional-LVT beschafft. SA 105-102 aus Sagan pendelt nach Forst.



482 030 der SBB Cargo fährt mit dem Kokszug Oberhausen – Guben – Dobrowa Gorniczna im März 2005 durch Cottbus.

Fotos (7): Heilmann



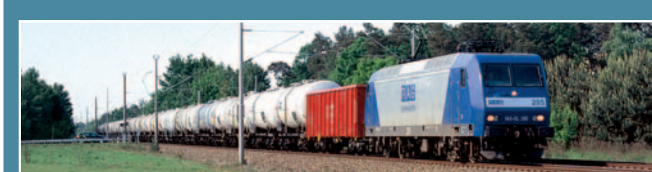
Den Übergang Ahlbeck – Swinemünde künftig mitgezählt, gibt es neun grenzüberschreitende Bahnlinien.

zwischen Deutschland und Polen betrachten. Ganz ohne Frage ist der seit über zehn Jahren bestehende Taktverkehr (zuerst zweistündlich, dann – wenn auch versetzt – einmal stündlich) auf der Ostbahn Berlin – Küstrin (Kostrzyn) positiv zu werten. Anfangs mit 219 oder 232 und Wagen der By-Reihe gebildet, gab es zeitweilig Durchläufe bis Landsberg an der Warthe (Gorzow Wielkopolski). Ab Dezember 2006 wird die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) dort fahren.

Auch von Stettin (Szczecin) fahren die Züge nach Deutschland im Takt: Zweistündlich die RE-Linie Hagenow Land – Neubrandenburg – Stettin und ein RB-Pendel Angermünde (mit Anschluss von Berlin) – Stettin. Hinzu kommen Saisonzüge von Berlin über Stettin auf die Insel Wollin. Seit einem Jahr wird ein IC der Linie Stralsund – Berlin – Düsseldorf nach Stettin geführt. Doch ist die Fahrt Berlin – Stettin mit über zwei Stunden ziemlich lang. →

Die Privaten kommen

Längst sind auch auf dem Eisenbahnmarkt in Polen private Gesellschaften im Geschäft. Die PKP (Polskie Koleje Panstwowe, Polnische Staatsbahn) selbst hat sich in mehrere Einzelgesellschaften aufgeteilt. So managt PKP Intercity den hochwertigen Fernverkehr und will nach einem Verlustjahr mit neuen Wagen und besserem Service – gedacht ist auch an eine Art Bord-Shop – alsbald Gewinne einfahren. PKP Cargo heißt die Gesellschaft für den Güterverkehr. Schon 1993 gab es einen ersten Anlauf eines privaten Personenverkehrsunternehmens im Lebuser Land, dem jedoch kein Glück vergönnt war. Eine Reihe von Bergwerken betreibt eigene Netze mit eigenen Fahrzeugen. Rail Polska, Polzug oder Decyst heißen weitere private Eisenbahnverkehrsunternehmen.
Wie in Deutschland die Bahnsparte der Ruhrkohle AG (RAG) oder die „Rail4Chem", hat sich im Nachbarland die „Chem Trans Logistic Polska A.S." (CTL) einen Namen gemacht. Der 12. Februar 2003 dürfte, nach mehrmonatiger Vorarbeit und generalstabsmäßiger Planung, auf seine Weise ein historisches Datum sein. An diesem Tag fuhr der erste von privaten Eisenbahngesellschaften auf die Schienen gebrachte Güterzug von Leuna über Guben nach Oberschlesien und war damit der erste private Güterzug Deutschland – Polen. CTL und „Rail4Chem" haben diese Ganzzugverbindung aufgebaut. Die CTL ist übrigens nicht nur EVU: Sie nutzt in Polen 130 Kilometer eigene Trassen mit 28 Anschlüssen, verfügt über 3000 Waggons und etwa 100 Triebfahrzeuge.



Die RAG-205 bringt einen Kesselwagenzug nach Dwory Monowice.



Foto: Altmann



Ein Güterzug aus Kohlfurt mit SU 46-047 überquert die Neißebrücke bei Zentendorf auf seiner Fahrt nach Horka.

Das war der Rangierbahnhof Görlitz-Schlauroth. Der Transport läuft heute komplett über Horka – Kohlfurt.

Der Übergang Horka – Kohlfurt dient nur dem Güterverkehr. Zwei Güterzüge warten auf Abfahrt in Richtung Osten.



Foto: Altmann

Vollständig geändert hat sich das Bild am Übergang Frankfurt – Kunersdorf (Kunowice) – Reppen (Rzepin): Noch 1993/94 fuhren dort bis zu zehn internationale Schnellzüge über die Oder. Zwei Zugpaare fuhren bereits als Eurocity Berlin – Warschau. Letztere wurden 2001 zum „Berlin-Warszawa-Express“, der zwischenzeitlich viermal täglich (einmal bis/ab Posen) im Einsatz war. Heute sind es noch drei Zugpaare, die um zwei oder drei Zugpaare nach Russland ergänzt werden. Diese sind mit ihren Kurswagengruppen unter anderem nach Saratow, Odessa und Nowosibirsk ein interessanter Farbtupfer im sonst eintönigen Zugbetrieb.

Immerhin haben sich hier die Abläufe ein wenig beschleunigt, seit der Übergang 1992 elektrifiziert ist. Polnische E-Loks fahren bis Frankfurt-Oderbrücke und deutsche 180 oder tschechische 371/372 bis Reppen.

Ein Schatten seiner selbst ist dagegen der noch bestehende, klägliche Grenzverkehr über Görlitz. Das DR-Kursbuch Winter 1990/91 wies je nach Verkehrstag bis zu sechs Schnellzugpaare aus, die schon drei Jahre später auf drei reduziert waren. Herausragender Zuglauf war dabei D 450/451 Warschau – Frankfurt am Main. Im Jahresfahrplan 2003 waren drei Interregios Dresden – Breslau (Wroclaw) im Einsatz, hinzu kam ein Nachtzug Dresden – Warschau.

Und heute? Je ein RE und eine RB von Dresden werden bis Görlitz-Moys (Zgorzelec) verlängert, und in Görlitz starten zwei überall haltende sowie zwei weitere beschleunigte Personenzüge nach Breslau. Das war's! Bei den zur Zeit möglichen Geschwindigkeiten und daraus resultierenden Reisezeiten ist das allerdings kein Wunder. So lacht sich die Konkurrenz eins ins Fäustchen: Connex bietet eine Verbindung Dresden – Breslau an – als Bus!

Wie es vorwärts geht, wenn auch immer noch langsam genug, zeigt sich am Übergang Forst – Teuplitz (Tuplice): Seit einiger Zeit pendelt hier ein Leichtbau-VT, den die Wojewodschaft Lebuser Land (Lubuskie) mitfinanziert hat. Und vier Dieselloks SU-46 der PKP dürfen nun bis nach Cottbus fahren, nachdem sie deutsche PZB erhalten haben.

Es gibt sie, die guten Nachrichten. Aber sie sind äußerst spärlich. *Henning Bösherz*

Kommentar: Beitritt im Bummelzug

Was reden Politiker nicht gern von transeuropäischen Netzen, von Magistralen Moskau – Warschau – Paris, von der Freizügigkeit des Personen- und Warenverkehrs. Was gab und gibt es nicht für Groß- und Größtprojekte. Besser wäre es, die Träumer in Brüssel und Berlin richteten ihre Blicke zur deutsch-polnischen Grenze: Die marode Oderbrücke in Frankfurt war lange nur mit Schrittgeschwindigkeit befahrbar. Immerhin ist der Neubau nun beschlossen. Alle Übergänge außer Frankfurt – Kunowice werden im Dieselbetrieb befahren. Das heißt: Umspannen, warten, über die Grenze fahren, wieder umspannen.

Im Reiseverkehr zum östlichen Nachbarn ist der „Berlin-Warszawa-Express“ das Top-Angebot, es gibt den IC „Wawel“ Hamburg – Kratau (Kratow) über Cottbus, sonst fahren Regionalzüge. Im deutsch-polnischen Personen- und Güterverkehr hat die Schiene einen schweren Stand. Selbst zu Zeiten des Eisernen Vorhangs gab es mehr Schnellzüge, von Zugläufen wie Warschau – Frankfurt am Main über Görlitz gar nicht zu reden. Das Reisen im Bummelzug-Tempo mögen Eisenbahnfans und Nostalgiker ganz nett finden: Massenhaft Fahrgäste gewinnt man so nicht, von der Straße nennenswerte Warenströme auch nicht. Die EU, Deutschland und Polen müssen sich den Vorwurf gefallen lassen, hinsichtlich der Bahn wenig für den EU-Beitritt im Mai 2004 getan zu haben. Nicht nur nach Warschau, auch nach Stettin und Breslau müssten längst Eurocitys fahren! *Henning Bösherz*

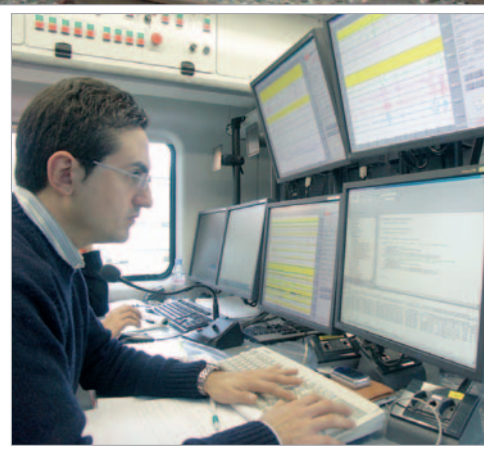


Fotos (2): Heilmann

Der Reiseverkehr über Görlitz ist fast zusammengebrochen. Im Juli 2005 verlässt SU 46-012 mit Regionalzug Görlitz Hbf in Richtung Breslau.



Elegantes italienisches Design im Schweizer Kleid: Abfahrtsbereites Diagnosefahrzeug XTmass vor dem Depot Holligen westlich von Bern.





Flachbildschirme, wohin das Auge schaut. Der italienische Techniker blickt konzentriert auf sein Arbeitsgerät. Bis zu 800 Megabyte an Informationen pro Messkilometer werden bei einer Fahrt erhoben.

Moderne Messtechnik dient der Sicherheit im Schienenverkehr. Die SBB vergrößern ihren Fuhrpark um ein sehr vielseitiges Fahrzeug.

Italienischer ALLESKÖNNER

Ein schön symmetrischer Zug, ein ungewohnt neues Fahrzeug in der Mitte, eingerahmt von je einem EW-IV-Personenwagen und einer roten Re460, pendelte am 26. und 27. Januar 2006 zwischen Gümligen und Thun hin und her. Bei dem neuen Triebwagen in der Mitte handelte es sich um das brandneue Diagnosefahrzeug von SBB-Infrastruktur mit der Bezeichnung XTmass 99859160 001-5, das im Rahmen von Abnahmefahrten zu Laufstabilitäts-Messungen unterwegs war. Der Vierachser ist grundsätzlich selbstfahrend und für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt. Zur Fahrzeug-Zulassung müssen jedoch die erforderlichen Grenzwerte auch bei einer Geschwindigkeit von zehn Prozent über der Höchstgeschwindigkeit eingehalten werden und um die nötige Test-Geschwindigkeit auf der stark frequentierten Hauptlinie ins Berner Oberland schneller zu erreichen, erhielt der Messwagen Verstärkung in Form zweier Re 460. Der noch im Dezember 2005 abgelieferte XTmass war aber bereits seit Anfang des Jahres auf diversen Probefahrten solo unterwegs. So zum Beispiel auf einem Rundkurs Bern – Fribourg – Payerne – Neuenburg – Biel – Bern oder Bern – Entlebuch – Luzern – Rothrist – Neubaustrecke – Bern.

21 Mitarbeiter bei der Messtechnik-SBB-Infrastruktur überwachen und kontrollieren

die Gleisanlagen der Schweiz und führen Messungen an Infrastruktur und Rollmaterial durch. Für die periodischen Kontrollen der über 3000 Kilometer Schweizer Gleise standen bisher ein Gleismess,- ein Fahrleitungs-, ein Gleis-Einsenkungs- sowie zwei Lauftechnik-Messwagen zur Verfügung. Ein neuer, selbstfahrender Alleskönner ergänzt nun diesen Wagenpark. Hergestellt wurde er bei Mer Mec, Monopoli, Italien. Zwei Cummins-Dieselmotoren mit 336 kW Leistung treiben zwei Achsen des 23,9 Meter langen und 61 Tonnen schweren Vierachsers an. An jedem Ende des XTmass befindet sich ein Führerstand. Der auf dem Dach montierte Stromabnehmer dient lediglich zu Fahrleitungs-Messzwecken.

Der Blick ins Innere während einer Testfahrt offenbarte ein halbes Dutzend italienische Techniker sowie zwei Ingenieure der SBB-Messtechnik vor einer Batterie von Bildschirmen sitzend, die mit vielfarbigen Fieberkurven und Diagrammen, unzähligen, ständig variierenden Schriftzeilen und im einzelnen kaum erfassbaren Gleisbettbildern ein recht abwechslungsreiches Programm zu überwachen hatten. Es galt, den Messwagen auf Herz und Nieren zu prüfen sowie die Feinabstimmung für die Abnahme durch den Besteller SBB vorzunehmen.

Sechs Arbeitsplätze sind mit insgesamt 19 Flachbildmonitoren ausgerüstet, auf denen zahlreiche Messungen überwacht werden können: Die Gleisgeometrie-Messung erfasst Spurweite, Richtung, Überhöhung, Verwindung und Längshöhe, die Schienenprofil-Messung das Profil, den Verschleiß und die Berührgeometrie Rad/Schiene. Ferner werden eine Riffel-Messung sowie eine Gleisinspektion vorgenommen (Schienenbefestigungen, Schienenfahrflächen, Schwellen, Schotterbett, Position der Schienenklemmen und Stellwerk-Elemente im Gleis). Profilmessungen erfassen das Lichtraum- und Schotterprofil sowie den Gleisachsenabstand. An der Fahrleitung werden die Fahrdrahtlage und der Verschleiß kontrolliert sowie Veränderungen bei Tragwerken. Weiter kann eine Spannungs- und Schienenrückstrom-Messung gemacht werden. In Tunneln wird der Zustand der Gewölbe und Stützmauern erfasst, und schließlich erstellt die vorne am Fahrzeug angebrachte Videokamera ein Übersichtsvideo aus Lokführersicht. Die Messungen verlaufen überwiegend berührungslos durch zahlreiche Digitalkameras. Die meisten davon liefern Graustufenbilder. Die Beleuchtung erfolgt mit Laserlicht oder konventionellen Lampen. Und das bei einer Messgeschwindigkeit von maximal 120 km/h.

Moderne Messtechnik liefert eine enorme Datenflut

Im Alltagseinsatz wird eine Crew von drei Personen benötigt: Zwei Messingenieure sowie ein Lokführer, wobei es sich bei Letzterem um einen aus einer kleinen, speziell dafür instruierten Gruppe handelt. Die anfallenden Datenmengen sind enorm: 800 Megabyte pro Kilometer, vier Gigabyte pro Kilometer Tunnelinspektion oder, auf das Jahr aufgerechnet, rund zehn Terabyte. Die Daten-Auswertung erfolgt auf den Bordcomputern teilweise online während der Fahrt. Automatisiert ausgewertete Daten werden später auf ortsfeste Server für den Zugriff durch Fachleute übertragen. Die Abnahme und die Produktionsaufnahme ist für Mitte 2006 geplant. *Armin Schmutz/al*



Der Arbeitsraum für die bei der Messfahrt anwesenden Ingenieure ist vollgestopft mit Elektronik und dennoch hell und geräumig.



Auf dem Dach befinden sich drei Infrarotlampen und neben dem Spitzenlicht eine Kamera.



Das Gehäuse vor der Achse beherbergt Kameras für die Schienenprofil- und Riffelmessung.



Der Arbeitsplatz der speziell ausgebildeten Lokführer im selbstfahrenden Mess-Triebwagen.

Laufstabilitätsmessfahrt zwischen Wichtrach und Kiesen an der Hauptstrecke Bern – Thun.



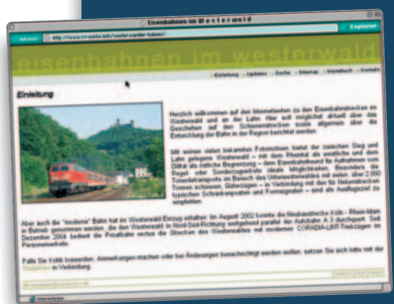
Fotos: Armin Schmutz

www.westerwaldeisenbahn.de

Im Herzen des Landes

Diese vorbildliche Internetseite über den Bahnverkehr einer Region widmet sich dem Westerwald.

■ Wo liegt der Westerwald? Dort, wo die drei Bundesländer Rheinland-Pfalz, Hessen und Nordrhein-Westfalen sich treffen, eingerahmt von den Flüssen Rhein und Dill, Lahn und Sieg, erstreckt sich in etwa der gleichnamige Bergrücken. Dass sich dort auch ein reizvolles Eisenbahnnetz ausbreitet, beweist diese professionell gestaltete Internetseite. Sie informiert den Interessierten über die Strecken dieses Landstrichs und deren Geschichte, die Bahngesellschaften, die dort Verkehr betreiben, und vieles mehr. Eine ausführliche Bildergalerie animiert zum Besuch des Westerwaldes. Empfehlenswert ist die Rubrik „Themen", in der ausführlich über Schwerpunkte in Bild und Text berichtet wird. Vor allem das Kapitel über die Ton-Gewinnung und den Transport ist sehr informativ. In der Rubrik „Aktuell" werden dem Bahnfreund jüngste Entwicklungen bei Strecken und Fahrzeugeinsätzen mitgeteilt.



www.totland.de

Puristisch

Gabriel Habermann, Fotograf und Eisenbahnfreund, hat Beweise seines Könnens im Internet veröffentlicht

■ Der Name der Homepage verrät schon einiges. Habermann hat Bilder zusammengetragen, die Zeugnis ablegen von der Vergänglichkeit der Dinge. Zugewucherte Eisenbahnanlagen, Verfall und abgeblätterte Farbe prägen die Fotos. Die Stimmungen, die das geschulte Auge des Fotografen findet, lassen den Betrachter frösteln und bannen ihn zugleich.

www.m1zu13.de

Feldbahnerfreuden

Gerhard Karl haben es Feldbahnen im Maßstab 1:13 angetan. Auf seiner Internetseite beschreibt er, warum.

■ Maßstab 1:13 – nie gehört, aber pfiffig: Der Maßstab erlaubt den Rückgriff auf 45-Millimeter-Gleise, wie sie etwa von LGB angeboten werden. Diese entsprechen dann etwa der bei Feldbahnen üblichen 600-Millimeter-Spurweite. Wer neugierig geworden ist, erfährt hier einiges zum Vorbild und viel zum Modell, einschließlich vieler Links.

www.gerdboehmer-berlinereisenbahnarchiv.de

Umfangreich

Gerd Böhmer hat im Lauf der Jahre unzählige Eisenbahnfotos geschossen und viele ins Netz gestellt.

■ Wer gerne auf seinem Monitor Bilder aus vergangenen Tagen, aber auch von aktuellen Ereignissen betrachtet, ist hier genau richtig. Der Dampflokabschied bei der DR ist ein großer Themenkomplex wie auch der Berliner Hauptbahnhof in jüngsten Tagen. Auch für die Freunde der Lokstatistik wird hier einiges geboten. Sehr reizvoll sind die persönlichen Bemerkungen und Tagebuchaufzeichnungen.

An MEB-Verlag, „Leserbriefe“
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Übertreibung

Betrifft: „Maedels Maschinen“, Heft 2/2006

Im Vorbildbeitrag wird Karl-Ernst Maedel zitiert, wobei Übertreibungen nicht zu übersehen sind. Die S 10.1 waren anfangs für 110, später für 120 km/h zugelassen. Die im Mitfahrbericht erwähnte Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h ist auch etwas übertrieben, aber immer noch eher vorstellbar als der erwähnte Kesseldruck von 17,5 atü (kp/cm^2). Der maximale Kesseldruck der S 10.1 war 15 kp/cm^2. Über diesem Wert blasen die Sicherheitsventile ab, und von einer Schnellzuglok der DRG ist anzunehmen, dass diese Funktion richtig eingestellt war. Der Zeiger im Kesselmanometer **darf** die rote Marke nicht überschreiten, das weiß jeder Lokführer und Heizer; hier kennt man keinen Spaß. Maedel übertreibt also gewaltig. Selbst die späteren Einheitslokomotiven der ersten Generation (also vor der Zeit der St47K-Kessel) hatten nur maximal 16 kp/cm^2 Kesselüberdruck. Eine vorsichtig-respektvolle, aber klarstellende Anmerkung wäre in diesem Fall notwendig gewesen.

András Mezö, E-Mail

Auch IC-Sterben

Betrifft: Flop „Aus für Interregio“, Heft 3/2006

Es soll noch schlimmer kommen. Die Gerüchteküche berichtet, dass die verbliebenen IC zwischen Dresden und Nürnberg/Karlsruhe auch noch in diesem Jahr sterben sollen.

Gerhard Branse, 08548 Syrau

Tankstelle

Betrifft: „Schlaf-Wandler“, Heft 2/2006

Am 14. Oktober 2005 um Punkt 15 Uhr kommt 119 158-4 mit einem Güterzug aus Oebisfelde..., könnte man denken, wenn man das BW Wustermark noch von früher kennt. Leider wird der ehemals riesige Rangierbahnhof heute nur noch selten angefahren und das BW Wustermark ist auch kein Bw mehr, wie Sie ja richtig im Februar-Heft berichteten. Die 119 158-4 ist eine Leihgabe des DB-Museums an die Dampflokfreunde Berlin e.V.. Sie brachte einen gemischten Güterzug nach Wustermark Rbf und fuhr anschließend zur Tankstelle.

Dominic Schreiber, E-Mail



Foto: Schreiber

Wie vor 20 Jahren: 119 158-4 erreicht am 14. Oktober 2005 mit einem gemischten Güterzug Wustermark mit seinem markanten Wasserturm.

Marktlücke

Betrifft: ModellEisenBahner Spezial „Güterverkehr“, Nr. 7/2005

Erstaunt war ich, dass ein Verlag sich dieses Themas angenommen hat, denn darüber gibt es so gut wie nichts auf dem Markt. Das Heft ist sehr gut gelungen mit den Berichten, Tabellen und Bildern. Eines vermisse ich, den Transport von so genannten Masse-Gütern wie Kohle, Stahl, Baustoffen und landwirtschaftlichen Produkten.

Dipl.-Ing. Lothar Spielhoff, 73733 Esslingen

Anmerkung der Redaktion: Ergänzende Beiträge, so auch zum Masse-Gütertransport mit den typischen Ganzzügen oder dem pa-Behälterverkehr, erscheinen in loser Folge in den Monatsausgaben.





Bauzugdienste leistet 99 4802 im November 1998 in Seelvitz bei der Instandsetzung des Oberbaus.

Seit 40 Jahren ist Rügen ihre Heimat: 99 4802, kurzzeitig auch mal als 099 781 aufgetreten, macht nach unfreiwilliger Pause wieder Dampf am Ostseegestade.



Nichts für Weißkittel: Handarbeit ist beim Rasenden Roland nötig, wenn es ans Bekohlen der Henschel-Lok geht.

Die Trompete von Jerichow



Wenn alle Stricke reißen, hilft im Zweifelsfall die Feuerwehr Putbus aus: 99 4802 fasst Wasser bei einem Arbeitseinsatz.

Auch wenn Rügen derzeit Schlagzeilen ganz anderer Art macht, hat Deutschlands größte und beliebteste Ferieninsel mehr zu bieten als den zweifelhaften Ruf der deutschen Vogelgrippenpremiere, zum Beispiel den Eisenbahn-, genauer den Schmalspurbahn-Bazillus.

Und der hat an den Gestaden der Ostsee einen Namen: Rasenden Roland nennt man sie, die Rügensche Kleinbahn (RüKB) auf der 750-Millimeter-



Putbus, August 1992: Ein Intermezzo blieb die von der DR in jenem Jahr veranlasste Umzeichnung von 99 4802 in 099781-7.

Spur, eine der Hauptattraktionen nicht nur der Insel, sondern der gesamten Region.

Und was wäre der Rasende Roland ohne die Trompete von Jerichow?

Wie? Richtig, er wäre um eine naturalisierte Rüganerin, eine Dampflok mit Charakter, ärmer.

99 4802, 1938 von Henschel unter der Fabriknummer 24368 gebaut und an die Kleinbahnen des Kreises Jerichow geliefert, steht wieder unter Dampf, ist seit dem 2. November 2005 auch wieder im Plandienst. „Damit sind alle Lokomotiven wieder einsatzbereit", freut sich RüKB-Inhaber Hermann Schöntag schon auf die neue Saison.

Die ehemalige Jerichower Lok 21, eine 1´Dh2t-Maschine, kann mit Fug und Recht behaupten, ein Weihnachtspräsent zu sein: Seit dem 24. Dezember 1965 ist sie beim Bahnbetriebswerk Putbus beheimatet und seither auf der Bäderbahn Putbus – Göhren im Einsatz.

Leistungsstark, aber in den Laufeigenschaften nicht uneingeschränkt überzeugend: Der D-Kuppler mit vorderem Laufradsatz neigte wie auch 99 4801 zum Schlingern. Ein zwischenzeitlicher Umbau von der Achsfolge 1´Dh2t auf Dh2t brachte schon wegen der ungünstigen Massenverteilung keine spürbare Verbesserung, weshalb der alte Zustand wiederhergestellt wurde.

Der fehlende Ausgleichshebel zwischen Laufachse und den ersten beiden Kuppelachsen dürfte eine Ursache für das Laufverhalten sein. So ist es ➔



Februar 1990: Mit Schwung nimmt 99 4802-7 die tückische Steigung zwischen Garftitz und Jagdschloss.

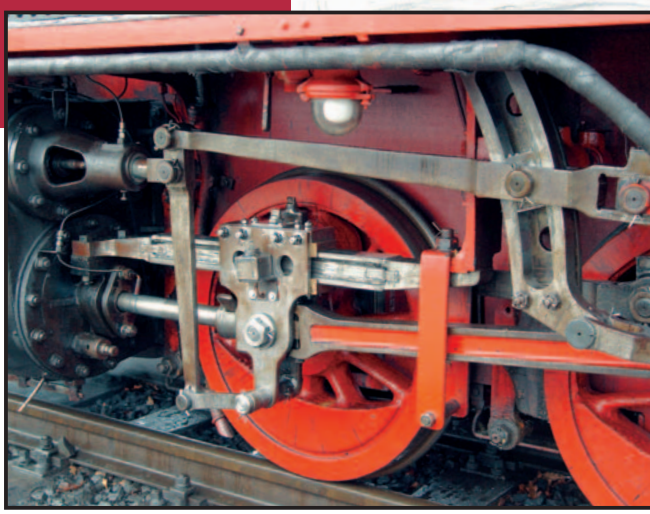


Fachleute aus dem rumänischen Klausenburg montieren die neuen Kolben und Kreuzköpfe.



Keine Frostprobleme: Bei minus sieben Grad und Sonnenschein dampft 99 4802 am 27. Januar 2006 mit P 108 durch die Granitz.

Fotos: Rickelt



Der neue Kreuzkopf der Heizerseite, nachgebaut im Werk Klausenburg.

Verjüngungskur mit neuen Kolben und Kreuzköpfen

schwierig, die genaue Achslast der Kuppelradsätze einzustellen. „Jede Änderung, vor allem das fortschreitende Erlahmen der Federung, wirkt sich auf die Verhältnisse der Achslasten der Radsätze zueinander aus", weiß Achim Rickelt, erfahrener RüKB-Lokführer.

Bei starken Schwankungen der Lok kam es früher vor, dass die Federn der Laufachse durch Entlastung von den Stößeln fielen. Abhilfe schuf ein mitgeführter Schwellenklotz im Rahmen zwischen den Federn, auf dem sich diese abstützten. Das wiederum führte zu einer stärkeren Belastung der Laufachse bei gleichzeitiger Entlastung der benachbarten Kuppelachsen.

Seit der Rekonstruktion der meisten Streckenabschnitte und der Verwendung härterer Radreifen, die die RüKB anlässlich einer Fahrwerksuntersuchung 1999/2000 in Putbus aufziehen ließ, sind die Fahrwerksprobleme weitgehend Geschichte. Nur das Schleudern hat 99 4802 nicht so ganz abgelegt.

Tradition verpflichtet eben: „Im Winter 1990/91 schaffte es die Lok durch ständiges Schleudern einmal nicht, die Steigung von Garftitz zum Jagdschloss zu bezwingen", erinnert sich Rickelt. Da der Sand im Sanddom nicht trocken genug war, um noch vor die Räder gestreut zu werden, „blieb mir als Heizer nur die Möglichkeit, mit der Schaufel die Schienen mit Bettungskies zu bestreuen; mit beachtlicher Verspätung erreichte unser Zug schließlich den Scheitelpunkt."

Sieht man von dem Frontalzusammenstoß in Posewald am Dienstag vor Pfingsten 1992 ab, an der vorderen Pufferbohle ist noch heute die ausgeschliffene Schweißnaht des Flickens zu entdecken, verhielt sich die Henschel-Lok recht brav. Ein falsch ausgegossenes Kuppelstangengleitlager machte 99 4802 allerdings im Sommer 1997 kurzzeitig zu einem Unikum: „In Seelvitz war das Lager nicht mehr zu retten und, um weiterzufahren, blieb nur, die hintere Kuppelstange beidseitig abzubauen", kann Achim Rickelt, damals selbst der Meister am Regler, heute lachen und ergänzt trocken: „Wir sind dann als 1´C1-Lok weitergefahren!"



Wieder im Planeinsatz: 99 4802 erreicht am 5. November 2005 mit P 104 den Hp Jagdschloss.

Derartige Kuriosa blieben der 1993 neu bekesselten, Anfang 2004 abgestellten Tenderlok jetzt nach der inneren Kesseluntersuchung und dem Einbau neuer Kolben und Kreuzköpfe – Hermann Schöntag: „Wir hatten uns entschieden, die Teile im Werk Klausenburg nachbauen zu lassen!" – erspart. In neuem Glanz und mit Schmucknieten trompetet sie, aber leise. *Karlheinz Haucke*

Mit der Kamera auf Entdeckungsreisen

Ralf Schreier, Thomas Oelschlägel, Steffen Mann: Schmalspurige Werkbahnen und Feldbahnen in Osteuropa. Herdam-Fotoverlag, Gernrode 2006. ISBN 3-933178-17-7, 112 S., 214 Abb.; Preis: 33,80 Euro.

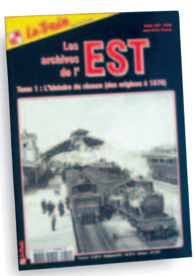


■ Die Länder des ehemaligen Ostblocks sind nicht zuletzt in bahnbetrieblicher Hinsicht mehr als nur eine Entdeckungsreise wert. Noch gibt es auch eine erkleckliche Anzahl schmalspuriger Feld-, Wald- und Werksbahnen. Wer sucht, der findet nach wie vor alle Traktionsarten. Doch die Entwicklung schreitet gerade in Osteuropa rapide voran und macht Jahr für Jahr einigen dieser Bahnbetriebe den Garaus. Inzwischen wird bereits, manchmal sogar erfolgreich versucht, wenigstens einen Teil dieses technischen Erbes museal zu erhalten. Die drei Autoren verstehen es, mit qualitativ guten Aufnahmen, überwiegend eigener Provenienz, sowie durchaus informativen Texten und Bildzeilen appetitanregend zu wirken. Die in den Bildzeilen etwas untergehenden Bezeichnungen, eine in Klammern gesetzte Buchstaben-Zahlenkombination, ermöglichen die schnelle geografische Zuordnung auf den Übersichtskarten der Einbanddecken. Obwohl die meisten Aufnahmen in den jüngsten zehn Jahren entstanden, dürfte dieses Buch bald den Wert einer historischen Dokumentation besitzen. *hc*

● ***Fazit: Anregung zu eigenen baldigen Erkundungsfahrten***

Französisches Ostbahn-Archiv

J.-M. Dupuy: Les arcives de l' Est; Tome 1: L'histoire du réseau (des origines à 1870). Le Train, Editions Publitrains eurl, Rue du Dr. Deutsch 18, F-67660 Betschdorf, Tel. (0033)388545103. ISSN 1267-5008, 98 S., 270 Schwarzweiß-, 13 Farb-Abbildungen; Preis: 18,30 Euro.



■ Die Quellenlage über die Epoche I ist vergleichsweise schlecht, speziell, was Fotos betrifft. Wer sich für die Eisenbahn im Deutsch-Französischen Grenzgebiet interessiert und zudem die französische Sprache leidlich beherrscht, sollte sich nach Jean-Marc Dupuys Publikation über die Anfangszeit der französischen Ostbahn (bis 1870) umsehen. Eine Vielzahl alter Fotos und Postkarten dienen Modellbahnern als Grundlage zur Anlagengestaltung. Da es im Heft nur eine einzige Karte gibt, die auch nur einen kleinen Ausschnitt des Netzes zeigt, sollte der Leser einen guten Atlas zur Hand nehmen. Die Fotos geben auch einen detaillierten Einblick in die Gestaltung von Bahnsteiganlagen und nicht zuletzt in die zeitgenössische Mode. *yo*

● ***Fazit: Empfehlenswert für Epoche-I-Fans***

Ausserdem erschienen

Sammler-Hilfe

Johannes Reittinger: Kleinbahn-Sammlerheft, Teil 3; 6. Auflage. Digitaldruck.at, Leobersdorf 2005. 60 Seiten, 159 Farbabbildungen; Preis: Euro 8,00.

Kesselwagen, Werbewagen, Zubehör und Anekdoten rund um die Firma Kleinbahn enthält der dritte Teil. Bestelladresse: Johannes Reittinger, Umlauffgasse 19, A-2544 Leobersdorf.

● **Wertvoller Ratgeber bei Auktionen**

Sammler-Markt

Joachim Koll: Koll´s Spezialkatalog Märklin 00/H0 2006. Verlag Joachim Koll, Bad Homburg 2005. ISBN 3-936339-19-8, 944 Seiten, 3818 Abb.; Preis: Euro 38,50.

Sondermodelle, verausgabt zu speziellen Anlässen, und Werbemodelle, insgesamt 4000 Objekte, listet die aktuelle Katalogausgabe mit Sammler-Preisen auf.

● **Unentbehrlich für die Spezialisten**

Sammler-Werk

Konrad Koschinski: Baureihe 218. Eisenbahn-Journal, Sonderausgabe 6/2005. Verlagsgruppe Bahn, Fürstenfeldbruck 2005. ISBN 3-89610-148-X, 88 S.,108 Farb-, 22 Sw-Abb.; Preis: Euro 12,50.

Informativ und übersichtlich stellt der Autor Geschichte, Technik und Einsatz dieser Diesellok-Baureihe in Wort und Bild vor, ergänzt um Statistikangaben.

● **Für die Baureihen-Bibliothek**

Reparaturanleitung

W. Weikelt, M.Teufel: Die Technologie der Ausbesserung der Dampflokomotiven (Reprint). Transpress-Verlag, Stuttgart 2005. ISBN 3-613-71256-3, 244 Seiten, 115 Sw-Abbildungen, 35 Zeichnungen; Preis: 19,90 Euro.

■ Als dieses Buch im Jahr 1962 erstmals im Auftrag des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR bei Transpress erschien, spielten Dampflokomotiven noch eine bedeutende Rolle im alltäglichen Schienenverkehr. Es richtete sich an Meister und Ingenieure, die mit dem Unterhalt von Dampfloks beschäftigt waren. Mehr als 40 Jahre später hat sich zwar die Lokomotivlandschaft grundlegend geändert, die Dampfloks haben jedoch nicht an Reiz verloren. Die Dampfloktechnik hatte 1962 ihren Zenit bereits erreicht, so dass das Buch bis heute wenig an Aktualität einbüßte. Deshalb macht es Sinn, dieses ausführliche Werk nochmals als Reprint aufzulegen. Den Jüngeren, die Dampfloks nur noch von Museumszügen kennen, vermittelt es einen Einblick in den aufwendigen Unterhalt dieser Lokomotivgattung, bei den Älteren mag es vielleicht Erinnerungen wecken. Das Buch beschreibt die im Ausbesserungswerk geleisteten Arbeiten vom Fahrwerk bis zum Kessel sowie die Tätigkeiten, die im Bw ausgeübt werden. Leichte Abstriche muss man bei der Druckqualität machen. *al*



● ***Fazit: Für Dampflokfreunde höchst informativ***

Von der Pritsche zum Spezialauflieger



Foto: DB/Below, Slg. Gottwaldt

Frühe Bundesbahn mit Magirus: Das Behälter-Sattelfahrzeug, System von Lienen, nimmt einen pa-Behälter vom Planum auf.

Teil 4 Ruckzuck

Von Haus zu Haus

Das rasche Umladen von einem Verkehrsträger auf den anderen war das eigentliche Plus beim Behältertransport. Spezielle Straßenzustellfahrzeuge der Bundesbahn sollten viele Kräne auf Dauer überflüssig machen.

Wäre es vor mehr als einem halben Jahrhundert nach den ursprünglichen Vorstellungen der jungen Bundesbahn gegangen, dann hätte der Behälterverkehr seine systembedingten Vorteile wirklich flächendeckend aus spielen können.

Die Wirklichkeit sah freilich anders aus. Als Achillesferse erwies sich der Transport auf der Straße, weil die Bundesbahn zu keinem Zeitpunkt über eine adäquate Anzahl von Zustellfahrzeugen verfügte. Dasselbe Problem machte übrigens auch der Reichsbahn zu schaffen. Während die DDR allerdings mit wesentlich knapperen Ressourcen zurechtkommen musste, fehlte im Wirtschaftswunderland schlicht der politische Wille.

Selbst als der Haus-zu-Haus-Verkehr in der zweiten Hälfte der 60er-Jahre in der Bundes-



Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Brinker

Heilbronn, 1. November 1953: Hier erfolgt gerade die direkte und damit effiziente Umladung eines pa-Behälters der Gattung Efkr.



Füssen, 13. Juni 1951: Keineswegs untypisch ist diese Verladeszene mit Kran und konventionellem Lkw.

republik boomte, standen den fast 5700 Behältertragwagen und insgesamt rund 34000 pa-Behältern, davon etwa 26000 in DB-Eigentum, gerade einmal knapp 320 Straßenzustellfahrzeuge gegenüber. Und selbst diese waren keineswegs sämtlich auch Spezialfahrzeuge.

Kein Wunder, dass der „porteur aménagé", der „zugeführte" oder auch „zweckmäßig bewirtschaftete Träger", kurz „pa", für den Behälterumschlag allzu oft auf konventionelle Verladeeinrichtungen – vorsorglich verfügten die meisten pa-Behälter über Kranösen – angewiesen war und seine Systemvorteile gar nicht immer ausspielen konnte.

Schnell, flexibel und damit preisgünstig sollte der Transport eigentlich ohne Kranhilfe sein, weil allein der Behälter mit wenig Zeitaufwand seinen Platz mittels Transportschienen und Rollen sowie in Einmannbedienung wechseln konnte.

Zu diesem Zweck waren die pa-Behälter an ihrer Unterseite mit einem Laufgestell von 1400 Millimetern Mittenspurweite für die Spurschienen und vier Rollen von je 20 Zentimetern Durchmesser und einer Breite von 75 Millimetern ausgestattet. Der Radstand des Laufwerks betrug 1,95 Meter.

Dieses Laufgestell diente nicht nur dem Rollen über die Transportschienen, sondern wurde auch beim Verfahren eines auf dem Planum abgesetzten Behälters genutzt. Da die Räder nicht schwenkbar ausgeführt waren, konnten pa-Behälter durch einen einseitig untergeschobenen Hubroller mit Hydraulikzylinder kurvengängig gemacht werden. Eine Hubrollerdeichsel ermöglichte zudem das Anhängen an eine Zugmaschine mit herkömmlicher Anhängerkupplung.

Für das Umladen vom Behälter-Tragwagen (BT) auf das so genannte Behälter-Straßenzustellfahrzeug (BS) waren schon die ersten auf gebrauchten Fahrgestellen aufgebauten BT mit U-Schienen ausgerüstet. Bei den Nachfolgebauarten wurden dann gleich die Querträger als Laufschienen konstruiert. Deren Höhe über Bahnschienenoberkante wurde auf 1185 Millimeter festgesetzt.

Die Straßenzustellfahrzeuge, die an den Umschlagbahnhöfen zu stationieren waren, mussten natürlich nicht nur für die Maße und Gewichte der Transportbehälter ausgelegt sein, sondern hatten außerdem auch noch die Vorschriften der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) zu berücksichtigen. So durfte damals eine Breite von zweieinhalb Metern und eine Achslast von acht beziehungsweise zehn Tonnen für die Einzel- respektive Antriebsachsen nicht überschritten werden.

Zuallererst erprobte die Bundesbahn herkömmliche Pritschen-Lkw mit nachträglich eingebauten Rolltischkonstruktionen, auf denen die Behälter gedreht wurden. Dieses Prinzip erwies sich als zu wenig flexibel,



Fotos (2): Slg. Rampp

Auch der DR mangelte es an speziellen Zustellfahrzeugen wie diesem mit Ekrt-Versuchsbehälter 1959 in Berlin-Pankow.

zumal man im rechten Winkel an die Behälter-Tragwagen heranfahren musste, bei engen Ladestraßen ein Rangierproblem. Erschwerend kam neben den üblichen Lastgrenzen für Pritschenaufbauten hinzu, dass deren Höhe von normalerweise 1,4 Metern eine niveaugleiche Verladung unmöglich machte. Zudem schränkte die dann erreichte Gesamthöhe des Fahrzeugs mit Zuladung den freizügigen Transport ein.

Noch 1950 entwickelte deshalb das Bundesbahn-Zentralamt (BZA) Minden zusammen mit der Projektabteilung der Bremer Großwerft AG „Weser" einen Spezialanhänger mit stabilem Fahrgestellrahmen, der vorn auf einem Drehgestell und am Heck auf einer Zwillingspendelachse ruhte. Der Auf- →

Rationell: Einmannbetrieb und Zeitvorteil

Foto: BD Münster/Quebe, Slg. Gottwaldt



Behälter-Tragwagen mit Eoskrt: Die mobile, hydraulische Hebeeinrichtung erlaubte das Kippen und Entladen.

bau mit Drehrahmen erlaubte die seitliche Übernahme des Großbehälters vom parallel zum Straßenzustellfahrzeug abgestellten Behälter-Tragwagen. Die auf dem Drehrahmen montierten Tragschienen konnten nach vorn und hinten gekippt und so der Lage der Ladestraße zum BT angepasst werden.

Der Behälter wurde von einem der beiden an den Zustellfahrzeugseiten installierten Bedienungsstände aus manövriert. Das Prinzip kennen pannenerfahrene Automobilisten von den Abschleppdiensten: Ein eingehängtes Seil, das über eine elektrisch angetriebene Trommel lief, zog den pa-Behälter vom Tragwagen auf die angelegten Führungsschienen des Drehrahmens. Der Stromversorgung diente eine aufladbare 36-Volt-Batterie. Ihre Kapazität reichte normalerweise für alle während einer Arbeitsschicht anfallenden Umladevorgänge völlig aus.

Dieser Spezialanhänger bot noch einen weiteren Vorteil: Eine anstelle eines pa-Behälters aufsetzbare Zehn-Meter-Pritsche ermöglichte eine individuelle Verwendbarkeit auch für andere Großtransporte. Davon hat die Bundesbahn allerdings kaum Gebrauch gemacht.

Als Zugmaschinen für diesen in nur wenigen Exemplaren gebauten Anhänger kamen die noch aus der Vorkriegszeit vorhandenen Kaelble-Schwerlastfahrzeuge zum Einsatz. Eben jene, die auch die Culemeyer-Transporte zu bewältigen hatten.

Alternativ entwickelte die junge Bundesbahn in Zusammenarbeit mit den Spezialisten der Wuppertaler Firma Ackermann einen einachsigen Sattelauflieger für eine zweiachsige Zugmaschine. Dieser Spezialauflieger mit der Be-

Wendekreis: Spezialauflieger setzt sich durch

zeichnung B 900 setzte sich gegen den Spezialanhänger durch.

Der Wendekreis einer solchen dreiachsigen Garnitur betrug lediglich zwölf Meter. Ein immenser Vorteil bei den häufig sehr beengten Platzverhältnissen, die sich dem „Güternahverkehr", so die offizielle DB-Bezeichnung auch für die Behälter-Zustellungen, beim Endkunden boten. Dank dieser Manövrierbarkeit waren die kurzen Zustellfahrzeuge damals sogar herkömmlichen Lastwagen überlegen.

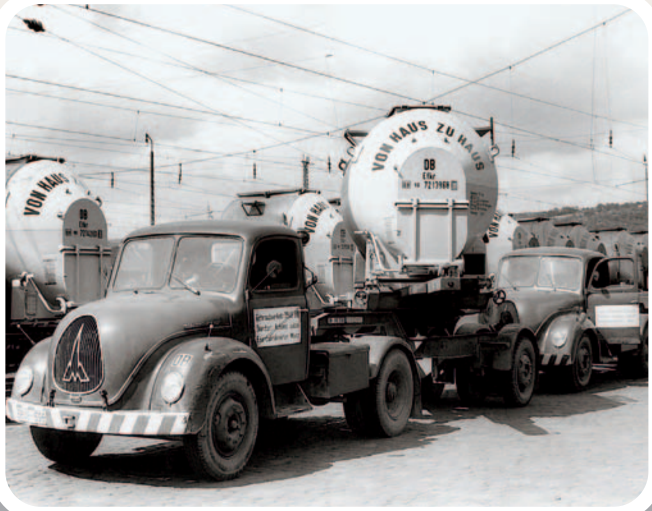
Die Tragkraft betrug 6,6 Tonnen und reichte somit für einen vollbeladenen pa-Behälter. Für das Übernehmen war der Sattelauflieger mit einem in der Höhe verstellbaren Schwenkrahmen samt Führungsschienen sowie der erforderlichen

Foto: Helmut Säuberlich



Wirkt sehr modern: Tatsächlich aber ist das Kranmobil der Kabelwerke Reinshagen 1962 im Einsatz.

Foto: DB, Slg. J. Bügel



Koblenz in den 60er-Jahren: Die Magirus-Zugmaschine mit Ackermann-Spezialauflieger übernimmt einen Efkr.

Foto: Stefan Carstens



Ein baugleiches Gespann, aber eine Dekade früher, erkennbar am Kfz-Kennzeichen, ist im Güterbahnhof Altona eingesetzt.

Überrollhydraulik ausgestattet. Das auf dem Chassis ruhende Traggestell war nach allen Seiten schwenkbar und ließ sich mittels hydraulischer Hebevorrichtung nach hinten und zu den beiden Seiten kippen.

Eine ähnliche mobile Einheit, sozusagen ein von Hand zu bedienender Behälterheber, ermöglichte übrigens das Kippen der pa-Behälter auf dem Behälter-Tragwagen.

Beide Kippvorrichtungen dienten dazu, je nach Bauart des pa-Behälters dessen Inhalt punktgenau zu entleeren. Zum Absetzen des Behälters auf dem Boden wurde eine am Schwenkrahmen des Sattelaufliegers angebrachte Verlängerung ausgefahren.

Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Brinker



Heilbronn, 1. November 1953: Der Übersee-Behälter wird konventionell vom BT übernommen.

Der stets dunkelgrau lackierte Auflieger wurde in den folgenden Jahren zusammen mit den jeweils aktuellen gleichfarbigen Zugmaschinen, meist von Magirus-Deutz, MAN oder Henschel, in mehreren Serien beschafft und avancierte zum Standard im Haus-zu-Haus-Verkehr.

Ganz im Sinne der damals schon vorangetriebenen Rationalisierung waren auch die Standard-Zustellfahrzeuge nur mit einem Mann besetzt. Dieser konnte alle Bedienungsschritte, zum Teil direkt aus der Fahrerkabine, erledigen. So dauerte ein Umladen inklusive aller Vorbereitungen kaum mehr als fünf Minuten.

Zunächst rangierte der Fahrer sein Gespann mit etwa zwei bis zweieinhalb Metern Abstand seitlich neben den Behältertragwagen. Zu beachten war dabei, dass die Mitte des zu übernehmenden Behälters mit der des Aufliegerschwenkrahmens übereinstimmte. Eine vom Fahrerhaus einsehbare Markierung am Auflieger zeigte die genaue Position. Die Übernahme der pa-Behälter vom BT auf das BS und umgekehrt erfolgte mittels angelegter Schienen, die per Handkurbel auf die passende Länge ausgefahren werden mussten. Über diese Schienen wurde der Behälter mittels hydraulischer Zug- und Druckeinrichtung gezogen oder geschoben. Beim Umladen auf das Straßenzustellfahrzeug wurde der Schwenkrahmen anschließend um 90 Grad gedreht, um den Behälter in Längsausrichtung transportieren zu können. Für sicheren Halt sorgten Spannschrauben.

Auf den Behälter-Tragwagen waren die Mittelcontainer mit Radvorlegern und Zurrspindeln gesichert. Die anfänglich zusätzlich verwendeten Diagonalstreben waren für die neu entwickelten Spezialbehälter nicht nutzbar und entfielen.

O. Strüber/K. Haucke

Fortsetzung folgt.

Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg

In diesem Jahr konnten auf Einladung der Modellbahn-Hersteller erstmals Endkunden die Spielwarenmesse besuchen.

Treten Sie näher!

Der Einladung durch diverse Hersteller folgten überraschend wenige Modellbahner. Das mag an der ungünstigen Wetterprognose für die Publikumstage Montag und Dienstag oder schlicht an der Tatsache gelegen haben, dass beide reguläre Arbeitstage waren. Diejenigen, die anreisten, dürften ihr Kommen kaum bereut haben, gab es doch wieder allerhand zu sehen. Sie durften sich aber nur in der Modellbahn-Halle 7A umsehen, die anderen Hallen blieben dem Fachpublikum vorbehalten. Das sorgte bei den Ausstellern, speziell in Halle 7 für Ärger. Heinz Wagner, Airbrusher am Stand von Vallejo: „Modellbahner sind schließlich eine unserer Zielgruppen.“ Dass sich der Kunde über die Neuheiten von Herpa und Epoche, nicht aber über die von Brekina oder Rietze informieren konnte, stieß auch bei den Endkunden auf Missfallen. Stichproben bei den Ausstellern in der Modellbahnhalle ergaben eine positive Resonanz. Gerda Schwab von Liliput meinte: „Der Ansturm hielt sich in handhabbaren Grenzen.“ Laut Messegesellschaft kamen an beiden Tagen zusammen etwa 1000 Besucher.

Zurück in Bad Waldsee, setzte sich auch die Redaktion zusammen, um Neuheiten zu gewichten. In diesem Jahr waren zwei höchst unterschiedliche Schwerpunkte auszumachen: Digital-Zentralen beziehungsweise Eingabegeräte und bei Triebfahrzeugen die Bügelfalten-E 10.3 der DB. ESUs Multiprotokoll-Zentrale Ecos und Viessmanns Messe-Überraschung Commander samt Gleisbildstellpult sind High-end-Geräte in jeder Hinsicht, während Rocos Multi-Maus eine konzeptionell überzeugende Weiterentwicklung der Lokmaus 2 darstellt. Die Systeme von Con-Rail (drahtlose Wild-Mouse), Massoth (drahtloser Dimax Navigator, Vertrieb jetzt über Busch), Tams (Easy-Control) und Zimo (MX 31 ZL) vergrößern die Auswahl. Es sind weniger die Funktionen als vielmehr die Bedienkonzepte, die sich unterscheiden. Erfreulich für DCC-Bahner ist auch, dass sich die Mitglieder der Arbeitsgruppe Rail-Com, Lenz, Kühn, Tams und Zimo, auf ein einheitliches Protokoll für bidirektionale Kommunikation geeinigt haben.

Bei den Triebfahrzeug-Modellen dominiert die Bügelfalte genannte E 10.3. In H0 und Z von Märklin, in N von Trix und in TT von Tillig und Kühn rollt der elegante Renner an. Zumindest bezüglich der Epochen-Zugehörigkeit sind die beiden TT-Produkte keine direkten Konkurrenten, da Tillig die Epoche-III-, Kühn aber Epoche-IV-/-V-Ausführungen fertigt. Die meisten H0-Hersteller scheinen die Neuheiten-Politik der ruhigen Hand zu pflegen und die Sortimente eher klug zu ergänzen, als Rekordfahrzeuge zu konstruieren, die kaum ein Modellbahner sinnvoll einsetzen kann.

Mit der neuen Zeche Herbede stieß der Kibri-Chef Klaus Sick nicht nur beim Handel auf Interesse.





Franz Roy von Rietze hätte die Modelle auch gern dem Endverbraucher gezeigt.

Handel ja, Endkunde nein: Für Markus Hirsch von Schuco in der Halle 6 gab´s Tage offener Tür nicht.



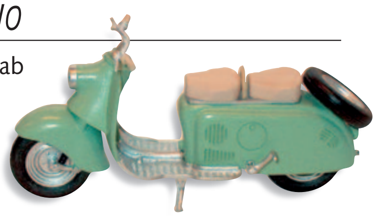
Fotos (3): Haucke

Baureihen wie 01, 64, E 10.3 oder moderne Nahverkehrstriebwagen gehören in ein Standardsortiment wie eine Auswahl aus V 60, V 160, Ludmilla, Taurus und Hercules. Spezialitäten wie die preußische S 10.1, die sächsische 18.0, die bayerische G 4/5, der VT 08 oder Exoten wie die Dampfmotorlok 19 1001 runden Programme sinnvoll ab. Für die Modellvielfalt ist auch die Rückkehr von Arnold, Lima und Rivarossi zu begrüßen.

Weniger begrüßenswert ist da die Dreifach-Entwicklung einer österreichischen Tenderlok-Familie. Kurz nachdem Liliput und Con-Rail die Produktion der 93, respektive 392 bekanntgegeben hatten, fand sich in einer Roco-Vitrine wie durch Zauberei ein Formteil der 93. Dass das Projekt wieder aus der Schublade geholt wurde, begründete die Pressesprecherin der Modelleisenbahn GmbH, Christine Neurauter, mit den Wechseln im Management im vergangenen Jahr. Obwohl Con-Rail die Konstruktion bereits fertig hat und in den Formenbau hätte gehen können, zogen die Regauer ihr Modell zurück. Dazu Firmenchef Rainer Schmid: „Drei Modelle trägt der Markt nicht. Wir wären zur offiziellen Wiederinbetriebnahme des Vorbilds auf der Landesausstellung im Juni 2006 mit unserem Modell auf dem Markt gewesen.“ Übrigens: Das Fahrwerk der Con-Rail-Lok hätte für beste Fahreigenschaften eine Dreipunktlagerung der Treibachsen erhalten. Also, liebe Konstrukteure bei Liliput und Roco, wenn Sie Ihr Fahrwerk statt dessen starr und billig bauen wollen, könnte es sein, dass die Kunden Ihnen im nächsten Jahr auf der Spielwarenmesse näher treten, als Ihnen lieb ist! *J. Frickel*

Autos

ADP ▸ *Roller „Berlin" in II und Opel Olympia in H0*



Im Maßstab 1:22,5 wird der vielen ehemaligen DDR-Bürgern (und vor allem Bürgerinnen) noch bekannte Kleinroller SR59 „Berlin" aufgelegt (Bild). In H0 erscheinen der Wartburg 312 Camping und der Opel Olympia III Kombi sowie der BMW 335 als Cabrio. Info: www.adp-modelle.de.

BREKINA ▸ *911 und Kapitän in H0*



Freude bei den Epoche-IV-Autofans, Brekina wird den Porsche 911 des Jahres 1969 und den Opel Kapitän der letzten Generation, wie er bis 1977 gebaut wurde, produzieren. Während das Porschemodell sich bis heute gut verkauft, war der Kapitän eher ein Ladenhüter, erfreut sich dafür heute größter Beliebtheit bei Oldtimer-Fans, genauso wie der Volvo Duett P 210, ein Kombi mit dem Charme der 1960er-Jahre. Neu sind auch der Lastzug Kaelble K832 L und der Mercedes-Reisebus MB O 6600 H mit Panoramaverglasung. Infos: www.brekina.de.

EPOCHE ▸ *Tempo Hanseat und Matador in H0*



Der Mannheimer Modellautohersteller nimmt den dreirädrigen Tempo Hanseat als Lieferwagen der „Dortmunder Union" (links) oder neutral mit Milchkannen (Mitte) ins Programm. Außerdem erscheint der Matador 1400 mit dem 5,8-Kubikmeter-Standardkoffer (rechts). Infos: www.epoche-modellbau.de.

MZZ ▸ *Mercedes-Tausendfüßler in N*

Der mit zwei Vorderachsen (Spitzname Tausendfüßler) ausgestattete Mercedes des LP33 erscheint als Hängerzug der Krupp AG. Ebenfalls ein Frontlenker ist der Büssing LU7, der als Hängerzug der Schenker-Spedition anrollt. Info: Tel. (0041 52) 6255552.

HERPA ▸ *Abbruchbagger in H0 und TT-Wolga*

Der beim Vorbild 70 Tonnen schwere Liebherr 954 Litronic Longfront schwingt in H0 den mächtigen Abbruch-Greifer. Einen Neueinstieg in den florierenden Markt der Agrar-Fahrzeuge wagt Herpa mit dem modernen John-Deere-Traktor 7920, der unter anderem über eine lenkbare Vorderachse verfügt. Viele Kinder und jung gebliebene Erwachsene bedauern das Ausscheiden Peter Lustigs aus der ZDF-Sendung Löwenzahn. Diese können sich die einzigartige Bauwagen-Atmosphäre jetzt mit einem Set aus Bauwagen, Citroën 2CV und natürlich einer Modell-Figur auf die H0-Anlage holen. Aus den diversen H0-Neukonstruktionen sei die Mercedes-S-Klasse und ein maßstäbliches Cessna-Sportflugzeug erwähnt. In überarbeiteter Ausführung kehrt Fords legendärer Capri ins Sortiment zurück. Auch wenn er nicht gerade zu den häufigen Erscheinungen im DDR-Straßenverkehr gehörte, dürfte der Luxus-Russe Wolga M21 als TT-Modell viele Freunde finden..

GABOR ▸ *Ikarus 260 in TT*



Lange Zeit waren die ungarischen Kraftomnibusse aus dem städtischen Nahverkehr der DDR und darüber hinaus nicht wegzudenken. Gabor legt ein wohlproportioniertes TT-Modell dieser unverwüstlichen Fahrzeuge auf. In TT folgen weiter der VW Passat Variant, der W50 in mehreren Ausführungen und verschiedene Anhänger. In N arbeitet Gabor unter anderem am Wolga M21. Infos: Tel. (037296) 93571.

MODELL-MOBIL ▸ *Wartburg 311 Cabriolet in H0*



Das Wartburg-Cabriolet 311 wird mit offenem Dach (Bild) und in verschiedenen Farbvarianten für H0 angeboten. Der Vollendung entgegen sehen typische DDR-Wohnanhänger wie „Bastei" und „Intercamp", ebenfalls in H0. Für TT ist der lange auf osteuropäischen Straßen anzutreffende Tatra T138 als Kipper neu im Angebot (vergleiche auch Unter der Lupe in diesem Heft). Info: Tel. (0351) 8030521.

MARKS ▸ *H0-Gaggenau, N-Trolleybus*



In feiner Detaillierung kommt der Überlandbus Gaggenau auf die H0-Straßen der Epoche II (links). Auf Basis des gleichen Fahrwerks werden ein Krankentransporter und ein Werbewagen mit Kastenaufbau für „Wrigleys" angeboten. In N wird an einem funktionsfähigen Trolleybussystem gearbeitet, als dessen sichtbarster Ausdruck dieser mit Faulhaber-Motor ausgestattete O-Bus (rechts) steht. Infos: www.marks-metallmodellclassics.de.

REVELL ▸ *Fleischhauers NSU TTS in I*



Ganz im Zeichen des 50-jährigen Bestehens des Bünder Unternehmens steht das Neuheitenprogramm. Schienenfahrzeugbausätze in H0 gehören freilich nicht dazu. Stattdessen gibt es als Jubiläumsmodelle Wiederauflagen von Bausätzen aus den 50er-, 60er- und 70er-Jahren in Originalkartons. Unter den Neuheiten auf dem Dauermessestand in Halle 12 glänzten in 1:32 der NSU TTS von Heinz Fleischhauer (Bild) und der Simca 1000 Rallye 2. Im selben Maßstab erscheinen in der Easykit-Produktlinie die beiden Ferrari 360 Challenge von Norbert Graf und Markus Lehner.

LITTKE ▸ *N-Autodrehkran*

Die N-Straßenfahrzeuge von Kleinserienhersteller Thomas Littke erhalten Zuwachs mit einem filigran gestalteten, in den Dimensionen dennoch beeindruckenden Autodrehkran von Liebherr (Bild). Dazu kommen ein Magirus-Deutz 230 für Langtransporte (vorn links), der Henschel-HS 26 mit Culemeyer-Anhänger sowie ein MAN-Lkw als Tanklastzug (Bild rechts). Bestellung und Infos: Fax (07195) 580153.



RIETZE ▸ *Schlingmann LF 10/6 in H0, Suzuki Swift in 0*

Bereits lieferbar ist der H0-Geländewagen Suzuki Grand Vitara. Als vielversprechendes Muster präsentierte Rietzes Werbeleiter Franz Roy den neuesten Zuwachs der Schlingmann-Familie: Das Allrad-Löschfahrzeug 10/6 mit Einzelbereifung stellt eine komplette H0-Neukonstruktion dar und soll im Juli in den Handel kommen. In Zusammenarbeit mit Iveco Magirus in Ulm entsteht das Modell-Feuerwehreinsatzfahrzeug HLF 20/16. Auf Sprinterbasis aufgebaut ist das Rettungsfahrzeug der Wietmarscher Ambulanz. Die Busmodellpalette erweitern der Neoplan-Centroliner Evolution und der Travego M von Mercedes-Benz. Unter dem Produktnamen „RIBU-Flashlight" steigt Rietze mit zunächst sechs Schlingmann-Feuerwehren in das Segment der Einsatzfahrzeuge mit Blinkelektronik ein. Igra-Formneuheiten sind der Saviem-Fourgon-Kastenwagen und der Liaz-Maxi-Sattelzug. Mit dem Suzuki Swift starten die Nürnberger in die Nenngröße 0.

SCHUCO ▸ *Exelero in H0 und 0*



Trotz schwierigerer Rahmenbedingungen verzeichnete die Dickie-Schuco-Gruppe ein erfolgreiches Jahr 2005. „Die konsequent betriebene Sortimentspolitik zahlt sich mehr und mehr aus", stellte Marketing-Manager Markus Hirsch zufrieden fest. Dazu gehört auch die parallele Realisierung von Top-Modellen in den Baugrößen 0 und H0. Das Fulda-Konzept-Auto Exelero, Geschwindigkeits-Rekordinhaber für seriennahe Limousinen, beispielsweise wurde nicht nur im Original, sondern auch in der Edition 1:87 (Bild) und in 1:43 vorgestellt. Der Mercedes-Benz L322 mit Metz-Drehleiter machte nicht nur in der Baugröße 0 eine beeindruckende Figur; auch sein kleinerer H0-Bruder zeigte spätestens bei ausgefahrener Metalldrehleiter imposante Ausmaße. Ein besonderer Leckerbissen für Sammler dürfte die Wiederauflage des Distler-Polizei-Porsche mit Electromatic-Antrieb werden. Und die Sammlergemeinde der Piccolo-Modelle darf sich auf Formneuheiten bei historischen Rennwagen wie dem Grand-Prix-Flitzer „Monza 1957" oder dem bei der Mille Miglia 1957 eingesetzten Mercedes-Benz 300SL freuen. Rennsportatmosphäre verbreitet auch der Fiat 642 RN als Maserati-Renntransporter. Mit dem „Schuco Collectors Club", Start am 1. Mai 2006, gehen die Fürther in die Sammler-Offensive. Die Zinkdruckgussmodelle der Edition 1:87 erfahren unter anderen mit dem Lamborghini Gallardo (Bild), dem Jaguar MK II, dem Mercedes-Benz 190 SL, dem Porsche 356 als Coupé interessante Sortimentsbereicherungen. Bei den Lkw beschränkt sich Schuco auf Varianten.



S.E.S. MODELLTEC ▸ *Doppelkabinen-W50 in H0*



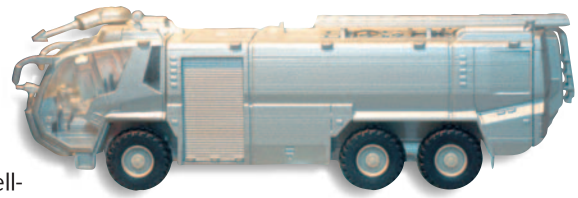
Mit dem Doppelkabinen-W50, der als Entstör- und Feuerwehrwagen erscheint, hat sich S.E.S. sehr interessante DDR-Spezialfahrzeuge zum Vorbild genommen. In Nürnberg konnte jeweils ein Urmodell betrachtet werden (links), die Auslieferung soll im Juli beginnen. Der IFA-H6-Doppelstockbus (rechts) passt ebenso auf städtische DDR-Anlagen. Pfiffige Ergänzungen sind der IFA-Radschlepper „Pionier“ (vorn links) und die Propaganda-Anhänger (vorn). Infos: www.modelltec.de.

V + V ▸ *Skoda 105 S und 120 L für H0*



Sehr beliebt, doch schwer zu kriegen waren die Skoda-Entwicklungen der 70er-Jahre in der DDR. Das gilt für den 105 S (rechts) wie für den späteren 120 L (links). V + V bietet akkurate H0-Modelle an, den Vertrieb übernimmt modell-mobil aus Dresden.

WIKING ▸ *Rosenbauer-Flugfeldlöschfahrzeug in H0*





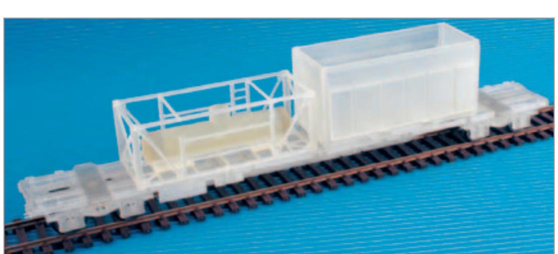
Auf dem Dauermessestand in Halle 12 präsentierten die Berliner Modellautokonstrukteure zwar auch die März-Lieferneuheiten (siehe Modellbahn aktuell ab Seite 108), doch ungleich mehr Aufmerksamkeit ernteten die so genannten Silberlinge, unbedruckte Vorserienmuster. Eine Premiere der besonderen Art feierte Wiking dabei mit seinem ersten H0-Flugfeldlöschfahrzeug, dem „Panther“ (Bild) vom Weltmarktführer Rosenbauer. Unter dem guten Dutzend an neuen Miniaturen fand sich auch die leichte MAN-Baureihe TGL, sinnvolle Ergänzung der TGA- und TGM-Auftritte. Die L-Reihe wird dank des wie beim Vorbild modularen Aufbaus als Koffer-Lkw, Abschleppwagen oder auch als Pritschen-Lkw auf den H0-Straßen zum Einsatz kommen. Die Landwirtschaft wird weiterhin ein Themenschwerpunkt bleiben: MIt dem legendären Königstiger von Eicher (Bild) und der „Little Grey Fergie“ von Ferguson rücken zwei weitere Schlepper ins H0-Sortiment. Der Joskin-Fasswagen (Bild) ergänzt die wachsende Zahl der Landmaschinen und Spezialanhänger. Im Klassiker-Programm glänzt die Kaelble-Doppelkabine KDV 22 Z8T, die den sechsachsigen Scheuerle-Tieflader auf den Kupplungshaken nimmt. Der Magirus-Rundhauber wird um eine Koffer-Version ergänzt. In der Baugröße N kommt als erster Schlepper-Klassiker der R16 von Hanomag im Gespann mit einem typischen Einachshänger zu Modell-Ehren. Die AT-Serie von Rosenbauer eröffnet in 1:160 neue Dimensionen bei den Feuerwehr-Einsatzfahrzeugen.



Elektronik

CON-RAIL ▸ *MP3-Sounddecoder*

Ein Quantensprung bei den Sounddecodern dürfte der Einsatz der MP3-Technik werden. Die Speicherkarte ermöglicht die einfache Veränderung von Variablen am PC ohne Programmiergerät oder Spezialsoftware. Die Speicherkarte kann nicht nur einen, sondern mehrere Sounds verwalten, weshalb man beim Tausch des Decoders zwischen verschiedenen Loks einfach einen anderen Sound anwählt. Von den diversen im vergangenen Jahr angekündigten Signal-Bauarten (Bild: H0: v.l. Searchlight USA, Hauptsignal Norwegen, Kasten für US-Signale, Pappel, Zwerg-Sperrsignal SBB, Sperrsignal SBB. N: Vorsignal Bauart 1959 DB) waren entweder Handmuster zu sehen oder sie befinden sich bereits in Auslieferung (norwegische Signale). Auf der Fahrzeugseite widmet sich Con-Rail der modernen österreichischen E-Lok 1163, Salzwaggons von Rail-Cargo Austria, dem Hupac-Container-Tragwagen 3385 und den Innofreight-Containern zum Transport von Hackschnitzeln (Bild links). Mit dem Rmms 33-Rungenwagen steigt Con-Rail auch in den Spur-I-Markt ein. Info: www.con-rail.at.



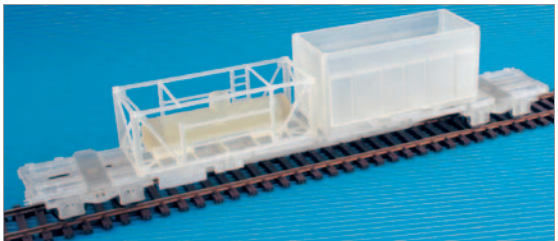


Elektronik

CON-RAIL ▸ *MP3-Sounddecoder*

Ein Quantensprung bei den Sounddecodern dürfte der Einsatz der MP3-Technik werden. Die Speicherkarte ermöglicht die einfache Veränderung von Variablen am PC ohne Programmiergerät oder Spezialsoftware. Die Speicherkarte kann nicht nur einen, sondern mehrere Sounds verwalten, weshalb man beim Tausch des Decoders zwischen verschiedenen Loks einfach einen anderen Sound anwählt. Von den diversen im vergangenen Jahr angekündigten Signal-Bauarten (Bild: H0: v.l. Searchlight USA, Hauptsignal Norwegen, Kasten für US-Signale, Pappel, Zwerg-Sperrsignal SBB, Sperrsignal SBB. N: Vorsignal Bauart 1959 DB) waren entweder Handmuster zu sehen oder sie befinden sich bereits in Auslieferung (norwegische Signale). Auf der Fahrzeugseite widmet sich Con-Rail der modernen österreichischen E-Lok 1163, Salzwaggons von Rail-Cargo Austria, dem Hupac-Container-Tragwagen 3385 und den Innofreight-Containern zum Transport von Hackschnitzeln (Bild links). Mit dem Rmms 33-Rungenwagen steigt Con-Rail auch in den Spur-I-Markt ein. Info: www.con-rail.at.

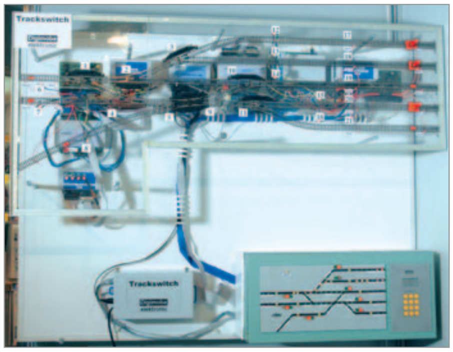




ARWICO ▸ *Swissline-Lichtsignale für H0 und N*

Im Maßstab 1:87 liefert Arwico Lichtsignale der SBB und der Rhätischen Bahn (RhB). Ein Teil der SBB-Signale wird im Laufe des Jahres auch für N erhältlich sein. Die in Zusammenarbeit mit Con-Rail entstandenen Signale sind in beiden Maßstäben für Digital- (DCC, Motorola) und Analog-Betrieb erhältlich.

DIGIMOBA ▸ *Modellbahnsteuerung*



Trackswitch heißt diese modular aufgebaute Modellbahnsteuerung, die sich für alle gängigen Baugrößen und Stromsysteme einsetzen lässt. Deren Digital-Interface zeigt sich kompatibel mit Motorola- und NMRA-DCC-Systemen. Desweiteren hat Digimoba einen Universal-Schaltdecoder, mit dem man vier zweibegriffige Artikel schalten kann. Info: www.digimoba.de.

ESU ▸ *Ecos-Zentrale und neue Sounds*



Die im Herbst 2005 avisierte Ecos-Zentrale zeigt sich schon weitgehend serienreif und wird im Frühsommer lieferbar sein. Mit dem Lok-Pilot-Basic präsentieren die Ulmer einen preisgünstigen DCC-Decoder mit Lastregelung. Der Lok-Pilot V 3.0 versteht nun auch Selectrix-Befehle, ist für die bidirektionale Kommunikation vorbereitet und weist auch im Analogbetrieb eine Lastregelung auf. Die Sound-Bibliothek wurde auf mehr als 400 Geräusch-Varianten erweitert. Da ESU für den US-Hersteller Precision Craft Models Sounddecoder produziert, ist es folgerichtig, auch den Vertrieb der PCM-Modelle zu übernehmen. Die BR 01 wird also bei allen ESU-Händlern erhältlich sein. Der Elektronik-Spezialist vetreibt auch die Modelle des dänischen Herstellers Hobbytrade in Deutschland. Ein Teil der Hobbytrade-Triebfahrzeuge wird optional mit Loksound-Decodern erhältlich sein. Info: www.loksound.de.

LDT ▸ *Gleisbelegtmelder*

Der Achtfach-Gleisbelegtmelder GBM-8 arbeitet mit Rocos Rückmeldemodul 10787 zusammen und ermöglicht computergesteuert mit Rocomotion-Software eine Gleis-Überwachung ohne Schaltgleise. Der Key-Com erzeugt aus einem Tastendruck (beispielsweise auf einem Gleisbildstellpult) ein digitales Signal für Weichendecoder. Bringt man im Pult Key-Com, ein Rückmeldemodul RM-DEC-88 und den Standard-Digital-Booster DB-2 unter, so verlassen zum Schalten der Anlage nur zwei Kabel das Pult. Das Light-Power-Modul erweitert die PC-Lichtsteuerung Light@Night um 24 Ausgänge. Das Zugnummern-Identifizierungssystem erweitert das Interface Inter-10 für die serielle PC-Schnittstelle. Info: www.ldt-infocenter.com



MASSOTH ▸ *Dimax-Funkempfänger*



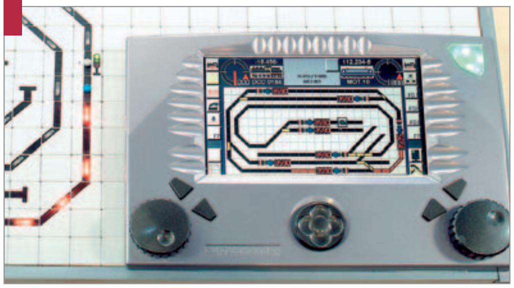
Mit dem Funkempfänger wird der im vergangenen Jahr vorgestellte Fahrregler Navigator von der Leine gelassen. Der mit Funksender ausgerüstete Navigator kann auch im Xpress-Net oder Loco-Net eingesetzt werden. Als „eMOTION XLS" bezeichnen die Seeheimer ihren Großbahn-Sounddecoder. Der patentierte H0-Rollenprüfstand besteht aus drei Rollenböcken mit je vier Rollen. Einer der Böcke ist dabei mit Blechstreifen zur Benutzung für Mittelleiter-Fahrzeuge ausgestattet. Die Viernheimer Firma Busch vertreibt zukünftig die Funkversion des Navigator, den Rollenprüfstand und, exklusiv, einen Sounddecoder für kleine Baugrößen. Info: www.massoth.de.

TAMS ▸ *Switch-Control für Motorola und DCC*

Nach dem seit Herbst 2005 erhältlichen Fahrgerät Easy-Control steht nun das passende Gleisbild-Stellpultmodul Switch-Control auf der Neuheiten-Information des Digital-Spezialisten Tams. Mit dem Modul lassen sich bis zu 16 Weichen kontrollieren, deren Taster auf einem Gleisbildstellpult montiert sind. Zum Schalten einer Weichenstraße genügt es, gleichzeitig den Taster der ersten und der letzten Weiche zu betätigen. Hinter dem Namen TOM (Transmitter on Main) verbirgt sich der mit der Firma Kühn entwickelte Rail-Com-Sendebaustein für DCC-Systeme. Zusätzlich lässt sich der preisgünstige Baustein dank zweier Funktionsausgänge als Funktionsdecoder nutzen. Busse im Faller-Car-System (FCS) können mit einer Innenbeleuchtung (Bild) ausgestattet werden. Bereits lieferbar sind Module, die Fahrzeuge verzögert anfahren und bremsen lassen oder bei an der Haltestelle stoppenden Bussen die Warnblinker aktivieren. Raffiniert gibt sich die H0-Polizei: Per Zufallssteuerung sucht sich die Elektronik der Radarfalle ein Fahrzeug, löst einen Blitz aus und stoppt das Auto am Straßenrand. Info: www.tams-online.de.

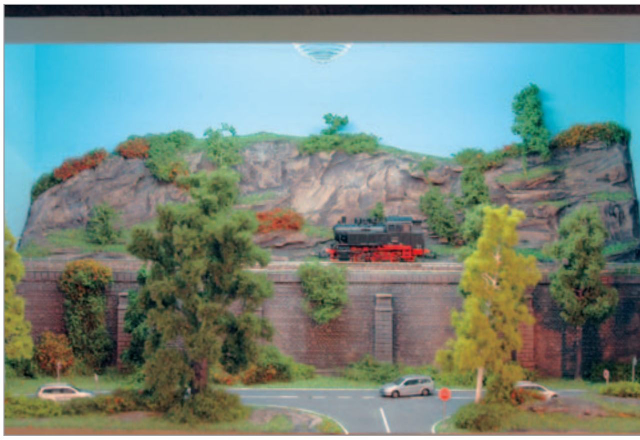


VIESSMANN ▸ *Digital-Zentrale Commander*



Eine der größten Messe-Überraschungen gab es am Viessmann-Stand zu sehen. Mit dem Commander präsentierten die Hatzfelder eine Digital-Zentrale für Motorola alt und neu sowie für DCC. Neben zwei Fahrreglern bietet der Commander ein großes Farbdisplay, das bei Verwendung des ebenfalls neuen Gleisbild-Stellpults eine Rückmeldung über Signal- und Weichenstellungen gibt. Für kleinere Anlagen genügt übrigens die Bedienoberfläche des Commander, die die Schaltung von Weichen und Signalen ebenfalls zulässt. Als Handregler lässt sich direkt Rocos Lokmaus einsetzen, über Adapter ist auch der Anschluss von Geräten anderer Hersteller möglich. Dank ausgeklügelter Konstruktion mit diversen Adaptern lässt sich der neue Einzelweichen-Decoder mit integriertem Antrieb ober- wie unterflur einbauen. Er ist für Motorola-, DCC-, Märklin-Systems- und Analog-Anlagen verwendbar. Als Gimmick für E-Loks bietet Viessmann einen analogen Baustein an, der eine winzige blaue, am Stromabnehmer zu befestigende Leuchtdiode zum Flackern bringt, um Abrissfunken zu imitieren. Bei Waggonbeleuchtungen ist Flackern dagegen nicht erwünscht, weshalb Viessmann für seine Artikel 5046, 5047 und 5049 einen Flackerschutz offeriert. Drei mit reinweißen SMD-LED ausgestattete H0-Leuchten ergänzen das Lampen-Sortiment. Info: www.viessmann-modelle.de.

UHLENBROCK ▸ *Lichtsystem für Anlagen*



Mit Uhlenbrocks Intellilight-System sind Schönwetter-Anlagen passé. Mit Intellilight werden Tag, Nacht, Dämmerung und mit einem Ergänzungsmodul sogar Gewitter und Regen simuliert. Die Grundeinheit besteht aus einer Steuerung, zwei weißen, einer roten und einer blauen CCFL-Leuchtröhre sowie einem Halogen-Strahler. Beliebig viele farblich unterschiedlich konfigurierte Erweiterungseinheiten lassen sich anschließen. Zum Anschluss wird entweder ein normaler Wechselstromtrafo oder ein Digital-System mit Loco-Net-Bus benötigt. Je nach Funktionsumfang werden die Fahrzeug-Decoder jetzt als Intelli-Drive „Classic“, „Comfort“ oder „Deluxe“ bezeichnet. Neben den beiden neuen Decodern Intellidrive „Comfort H0“ und „Comfort mini“ kommt ein in den Abmessungen reduziertes Intelli-Soundmodul sowie eine Schattenbahnhofsteuerung auf Lissy-Basis zur Auslieferung. Info: www.uhlenbrock.de.

ZIMO ▸ *Basiszentrale und DCC-Sounddecoder*



Statt eine Zentrale und einen separaten Handregler erhält der Kunde beim Artikel MX31ZL den Handregler mit integrierter Mini-Zentrale. Wie bei Zimo üblich, kann das MX31ZL nicht nur Updates empfangen (USB-Schnittstelle), sondern arbeitet unter externen Zimo-Basisgeräten als normaler Handregler oder als System-Update-Gerät. Für Großbahn- und H0-Fahrzeuge bietet der Wiener Digital-Spezialist je einen Sound-Decoder an. Zimo gehört dem Herstellerquartett (Lenz, Kühn, Tams und Zimo) an, das sich bei der bidirektionalen Kommunikation (Rail-Com) auf gemeinsame Standards geeinigt hat. Info: www.zimo.at

Fahrzeuge

A.C.M.E. ▸ *Cisalpino-Lok Re 484 in H0*

Der zwischen Venedig und Zürich verkehrende Cisalpino „Canaletto" kann in Kürze aus zwei vorbildgerechten Drei-Wagen-Sets nachgebildet werden. Etwas länger dauert noch die Auslieferung der in Konstruktion befindlichen E-Lok Re 484 im Cisalpino-Livree. Die H0-Modelle der Vorserienloks der italienischen Baureihe E 402 (Bild) sahen bereits serienreif aus. Nur als Foto war der zweiteilige TEE-Dieseltriebwagen Aln 442-448 zu bewundern, der als Mediolanum zwischen Mailand und München verkehrte. Auch die in Italien weit verbreitete Diesellok D 342 steht in den Kontruktionsbüchern der Italiener. Mit einem UIC-Z-Wagen-Viererset und Ergänzungswagen mit Inter-City-Schriftzug lassen sich Eurocity-Zugläufe zwischen Italien und Deutschland nachstellen. Info: infoacme@tin.it.

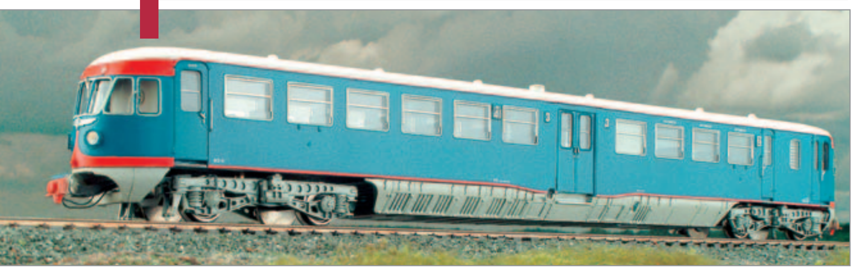


ALPHA-TRAINS ▸ *Mehrsystem-E-Lok 184 in H0*



Nur als Vorbild-Foto war die Hauptneuheit für deutsche Modellbahner angekündigt: Die Viersystem-E-Lok 184 der DB. Die Serie der 26,4-Meter-Schnellzugwagen wird mit den Typen Am 202, ABm 223 (Bild), dem Halbgepäckwagen BDm 272 und dem Speisewagen WRtm 134 zügig ausgebaut. Aus dem vergangenen Jahr waren serienreife Muster des Liegewagens Bcm 242 und der griechischen Adtranz-Diesellok A 471 (Bild) zu sehen. Das Güterwagen-Sortiment nach griechischen Vorbildern ergänzen ein Kühl- (PSY 1 und 2), ein Rungen- (N3) und ein Kesselwagen (P7).

ARTITEC ▸ *NS-Triebwagen in H0*



Überraschend waren auf dem Artitec-Stand dieses Jahr Fahrzeugmodelle zu besichtigen. Produzieren wollen die Niederländer den einteiligen Plan-x-Tw DE-1 (Bild) und den zweiteiligen DE-2. Die auf der Messe ausgestellten Muster zeichneten sich durch einen sehr hohen Detaillierungsgrad aus. Es sollen mehrere Lackierungsvarianten angeboten werden. Gleiches gilt für den ebenfalls neuen Postwagen der niederländischen NS. Im Zubehörbereich hielt sich Artitec dieses Jahr zurück, lediglich verschiedene Fahrräder (Bild) und kleinere Boote werden neu ins H0-Programm aufgenommen. Info: www.artitec.nl.



BECKMANN TT ▸ *In Entwicklung: 75.5 in TT*

Nur virtuell, als Foto, konnte man den Entwicklungsstand der 75.5 (sächs. XIV HT) begutachten. Ein Urformmodell als Abzug war ebenfalls vom sächsischen „Rollwagen", der 38.2-3, am TT-Club-Stand zu sehen. Infos: www.beckmanntt.de.

ASPEN MODEL ▸ *Nn3-GE-Diesellok*



Als #94 der White Pass & Yukon Route ist die sechsachsige GE-Diesellok beschriftet, die es als Serienmuster in Nürnberg zu bewundern gab. Die im Maßstab 1:160 gefertigte Maschine rollt auf 6,5-mm-Gleisen. Info: www.aspenmodel.com.

ATHEARN ▸ *Big Boy für H0*



Nach dem überaus erfolgreichen Challenger bedenkt Athearn die H0-Bahner mit dem Big Boy (Bild). Die umfangreiche technische Ausstattung mit Sound, serienmäßigem DCC-Decoder und einer separaten Fernbedienung entspricht der des Challengers. Die Lieferung in Deutschland erfolgt über Noch. Info: www.noch.de.

BAVARIA ▸ *Preußische und bayerische Länderbahn-Güterwagen in H0*



Jo mei, was soll ma dazu sog'n: Der Kesselwagen für Säure und der Glastransportwagen haben preußische Vorbilder! Dafür ist der GmI- und der Rungenwagen bayerischen Ursprungs und die aus Messing gefertigten Modelle sind wie üblich von allerfeinster Qualität. Infos: Tel. (09171) 60951.

DIETZ ▸ *Diesellok Kö 6502 in IIm*



Als Kunststoff-Modell bietet Dietz die zweiachsige Kleinlok Kö 6502 an, die später als Baureihe 100.9 bei der DR zum Einsatz kam. Für den Elektronik-Spezialisten selbstverständlich ist die Ausstattung mit Geräuschelektronik und Fernentkupplungsfunktion. Als Tauschteil bietet Dietz einen Metall-Speichenradsatz an. Info: www.d-i-e-t-z.de.

DEÁK ▸ *Dieselloks M 28 und M 40 in H0*



Als fein detaillierte Messing-Modelle entstehen die ungarischen Dieselloks M 28 (Bild vorne) und M 40 (Bild mitte). Ein gedeckter Güterwagen rundet die Modell-Palette ab. Die Triebwagen des MÁV-Typs Bcmot entstanden in den 30er-Jahren als zwei- und dreiachsige Fahrzeuge und wurden sogar nach Italien, Österreich und Belgien exportiert. Die Messing-Modelle werden durch einen Mashima-Motor auf beiden Achsen angetrieben und weisen eine Digital-Schnittstelle nach NEM 652 auf. Info: www.deakmodellsport.hu.

D + R ▸ *Werkzeug- und Servicewagen*

Die H0m-Spezialisten aus Baienfurt hatten den leuchtendgelben Werkzeugwagen Xak 9455 und den Servicewagen Xak 9457/9459 der Rhätischen Bahn im Neuheiten-Gepäck. Info: www.d-r-modellbahn.de

DINGLER ▸ *43 007 der DRG in 1 : 32*

Die schwere Einheits-Güterzuglok 43 007 der DRG entsteht aus Messing und Edelstahl und wird neben vielen weiteren Features beispielsweise eine sichtbare Umsteuerung bei Fahrtrichtungswechsel erhalten. Bei der auf 25 Exemplare limitierten Kleinstserie des Meckenbeurer Herstellers hat der Käufer die Wahl zwischen einer schwarz-roten Lok oder einer im Fotografier-Anstrich (Bild) ausgeführten Maschine. Info: www.dingler.de.



ETS ▸ *B'B'-E-Lok in Spur 0*



Tinplate hat den Vorteil, dass man über ein Fahrgestell mehrere Gehäuse stülpen kann; umso mehr, als von ausländischen Vorbildern eher vage Kenntnisse existieren. Das dachte sich Electric Train Systems (ETS) aus Prag, das auf einem Fahrwerkstyp eine CSD-Akkulok E 407, eine General-Electric-Lok der North-Eastern-Bahn und einen GE-Ableger für die Paris-Orleans-Bahn (Foto) aufbaute. Die Schnellzugwagenserie erhält Verstärkung mit einem SBB- (Foto) und einem ÖBB-Gepäckwagen. Infos: www.ets-trains.com.

EGGER-BAHN ▸ *O&K-Feldbahn-Dampflok*



Die legendäre Egger-Bahn lebt! Die bei vielen Modellbahnern bis heute beliebte H0e-Feldbahn war erstmals wieder auf der Nürnberger Messe präsent. Nachdem im vergangenen Jahr die Gmeinder-Diesellok Wiederauferstehung gefeiert hatte, drehte in diesem Jahr auf der Nürnberger Messe die O&K-Feldbahndampflok (Bild) im Egger-Look auf dem Bemo-Stand ihre Runden. Nur die Ausstattung der Lokomotiven hat sich erheblich verändert: Metallmodelle mit Präzisionsantrieb in Schweizer Uhrmacherqualität und integrierter Schwungmasse sorgen für ausgezeichnete Laufeigenschaften auch bei geringsten Geschwindigkeiten. Info: www.egger-bahn.ch

FULGUREX ▸ *SBB-Dampfschneeschleuder in N*

Die Nürnberger-Messe-Urgesteine von Fulgurex hatten wieder einige Augenweiden in den Vitrinen ausgestellt. Vor allem die N-Bahner können sich auf reizvolle Fahrzeuge freuen: Die SBB-Dampfschneeschleuder „Rotarx X100“ mit angetriebenem Schleuderrad (Bild), den Gepäcktriebwagen Fe 4/4





(De 4/4) in verschiedenen Varianten sowie den „Halbesel“ genannten BLS-Triebwagen CFe 2/6. In der Spur H0 werden zwei neue französische Dampfloks angeboten (Nord 232 und Est 230 K) und im Maßstab 1:43,5 kommt die schwere Tenderlok 141 TC der französichen Nord/SNCF (Bild) und ein Bugatti-Tw. E-Mail: fulgurex.sa@bluewin.ch.

EUROMODELL ▸ *Settebello*

Am Stand von Euromodell gab es zwei Neuheiten in der Spur N für Freunde italienischer Eisenbahnen zu besichtigen: Eine dreizylindrige FS-Pazifikdampflok der Reihe Gr. 691 und den siebenteiligen Paradetriebzug „Settebello“ der FS. Info: www.euromodell-fp.de

HANDELSAGENTUR ▸ *Reko-03 in TT*



Auf Basis der Tillig-01 hat die Handelsagentur aus Sebnitz die 03 2154 der DR in TT im Angebot. Außerdem vertreibt die Handelsagentur die TT-Kartonbausätze von MKB und das Casalux-Programm. Info: Tel. (035971) 90362.

HAG ▸ *SPS-Produkte für H0*



Die Schweizer Traditionsfirma werkelt noch an ihrem Modell des Stadler-GTW, von dem noch keine Teile zu sehen waren. Neu ist die SPS-(small production system)-Produktlinie. Mit neuer Technologie will HAG kleinere Stückzahlen von interessanten Modellen anbieten. Man möchte die Gratwanderung zwischen Kleinserienproduktion und akzeptablen Preisen bei einigen Fahrzeugen versuchen: Mit allergrößter Wahrscheinlichkeit wird der BLS-Steuerwagen für Autotransportzüge (Bild oben) kommen. Ob der ABDe 4/8-Tw der Lötschbergbahn (Bild), von dem in Nürnberg ein vielversprechendes Handmuster zu sehen war, produziert wird, steht und fällt mit den zu erwartenden Produktionskosten. Die regulären Neuheiten in H0 umfassen vor allem Farb- und Bedruckungsvarianten Schweizer Fahrzeuge, aber auch etwa eine neue Schiebewandwagenvariante der FS. Formneu ist ein SBB-Tiefladewagen Slmmnps, der auch beladen angeboten wird. Info: www.hag.ch



HEICO ▸ *Warmbrammen-Transport in H0*



Neben H0-Ganzzug-Sets, Schwerlasten für H0-Spezialstraßenfahrzeuge und Modellbeladungen in Nenngröße I präsentierte Firmenchef Knut Heilmann zwei interessante H0-Handmuster, den Löschmittel-Hilfszug mit Kesselwagen und beladenem Flachwagen Res sowie den Warmbrammen-Transport auf drei Flachwagen Rmms (Bild).

HOBBY TRADE ▸ *Mz^{IV} und Litra D in H0*



Die Dänen haben sich auf die Fertigung von Schienenfahrzeugen festgelegt und zeigten die ersten Serienmodelle der Diesellok Mz^{IV} (Bild) und der Dampflok-Reihe (Litra) D. Die Modelle von Hobby Trade vertreibt in Deutschland ESU. Infos: www.hobbytrade.dk.

HRM MODELLTECHNIK
SBB-Tbcs in Spur 0



Hansrudolf Meier aus Wila in der Schweiz stellt ein 0-Modell des ersten Schiebedachwagens Tbcs der Schweizerischen Bundesbahnen vor. Rahmen, Kasten und Dach des Modells sind aus Messing, die Wände aus Holz. Infos: www.hrm-modelltechnik.ch.

HÖDL *Funktionsfähige Schaku in N!*



Knüller auf dem Hödl-Stand war die voll funktionsfähige Scharfenberg-Kupplung für die Spur N. Entwickelt hat sie Günther Hödl für seine Straßenbahnmodelle: Die Kupplung wird einfach zusammengesteckt beziehungsweise auseinandergezogen und hält so sicher, dass man gefahrlos einen der neuen Combino-Tw in N daran hochziehen konnte. Hödl plant, die N-Schaku auch für den N-Normkupplungsschacht anzubieten, eine interessante Alternative zur Triebwagen-Mehrfachtraktion für Fahrzeuge anderer Hersteller. Info: www.hoedl-linie8.de

JAGO *57.10-35 und E 17 in TT*

Die preußische G 10 (DR-BR 57.10-35) und die E 17 (Bild) lagen als TT-Neuheit in den Vitrinen. Während sich die pr. G 10 noch als Messing-Vor-Modell präsentierte, war die in Ungarn gefertigte E 17 in ihrer ganzen Schönheit zu sehen. Vorgenommen hat sich Jago außerdem die Reko-58.30 und 64 sowie den VT 173 der DR. Infos: www.jago-modellbau.de.



JEIKE *DE 2500 in H0, Hydronalium in TT*



Ein H0-Gehäusebausatz des (sonst) TT-Herstellers fiel dieses Jahr besonders ins Auge (Bild). Der TT-VT 135 wird in mehreren Varianten geliefert. Zum Jahresende soll es auch einen „Hydronalium"-LVT geben. Info: Tel. (0201) 626297.

KM 1-MODELLBAU *Dienstschotterwagen für die Königsspur*

Aus Kunststoff- und Metallteilen fertigt KM1-Modellbau einen vierachsigen DB-Dienstschotterwagen (Bild) für Spur I. Die BR 94 konnte man als exquisit detailliertes Metall-Modell bewundern. Besonders effektvoll war die mit ESU-Loksound-Decoder ausgestattete BR 44. Info: www.km-1.de.



KARSEI *TT-Umformer*



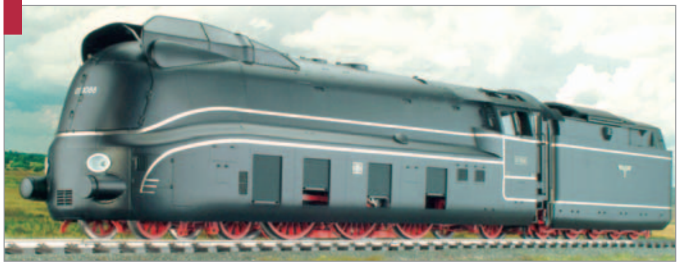
Für das elektrifizierte Netz der DR baute man Umformerwagen, die aus der Landesstromfrequenz von 50 Hz die bahneigene Frequenz von $16^2/_3$ Hz erzeugten. Karsei zeigte ein Handmuster einer solchen mobilen Umformerstation in TT (Bild). Desweiteren ist ein TT-Ommbu der DR angekündigt. Die V 15 in TT erfährt mehrere Farb- und Nummernvarianten. Infos: www.karsei-modellbahn.de.

KLEINSPOOR *Anhänger-Umbausatz für H0*



Als Ergänzung für den Kibri-Bausatz 16 090 bietet Kleinspoor einen Umbausatz für den Anhänger Plasser & Theurer 09-3X aus Resin und Ätzteilen an (Bild). Als Bausatz und Fertigmodell ist der Kirwo-Kran KRC 1200 erhältlich. Desweiteren kann auf Basis des WRD-Reisezugwagens von Roco die Steuerkopfvariante WRDk gebaut werden. Infos: www.kleinspoor.com.

KISS ▸ Stromlinien-01.10 in I



In Spur I wartete Kiss mit der vollverkleideten 01.10 (Bild) und der BR 52 mit Kondenstender auf. Angekündigt für die 1:32-Bahner haben die Viernheimer die BR 65 der DB und die 56.20 (pr. G8²). In Spur 0 sollen die 94.5 (pr. T16.1) in fünf verschiedenenen Varianten sowie die BR 52 mit Kondens- oder Wannentender in zahlreichen Versionen anrollen. Info: www.kiss-modellbahnen.de

KOHS & COMPANY ▸ Pennsy-K4 in 0



Als superfein detailliertes Metall-Modell stellte George W. Kohs die Pacific-Dampflok K4 der Pennsylvania Railroad für Spur 0 vor. Auch wenn die K4 nur selten vor Güterzügen zum Einsatz kam, ist sie eine würdige Zugmaschine vor dem ebenfalls aus Metall bestehenden Steel-Caboose. Noch unlackiert stand die gewaltige Allegheny im Regal. Info: www.kohs.com.

KOMBI-MODELL ▸ Taschenwagen und Tragwagen in H0



Mit der Firma Kombi-Modell präsentierte sich ein Messeneuling. Den Anfang macht der beim Vorbild in fast 1000 Exemplaren für den Waggonvermieter AAE gebaute Doppeltaschenwagen T2000. Das maßstäblich lange H0-Modell wird in Mischbauweise aus Kunststoff und Metall gefertigt und ist in diversen Ausführungen sowie als Dreiersets lieferbar. Noch in der Konstruktion befinden sich der Hupac-Tragwagen Sggns 73 und der Taschenwagen T4 der Hupac. Info: www.kombimodell.de.

L.S. MODELS ▸ CC40000 in H0, Gebäude in H0 und N



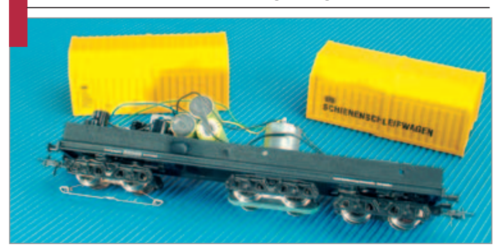
Angekündigt sind drei Zweiersets für den TUI-Ferienexpress der Epoche IV und fünf Zweiersets mit City-Night-Line-Wagen. Freunde internationaler Zuggarnituren finden reichliche Auswahl: Hinter die 240 km/h schnelle SNCF-CC 40000 passen die INOX- (Mistral '69) oder die Grand-Confort-Wagen. Nach Vorbildern der SNCB entwickelt L.S.Models die E-Lok-Baureihen 13, 15 und 18 sowie I2-Altbau-Schnellzugwagen. Mehrere G-Wagen der SNCF erscheinen im Set (Bild). Noch nicht terminiert ist die Auslieferung von Doppel- und Reihenhäusern nach niederländischen, belgischen, luxemburgischen und französischen Vorbildern für H0 und N. Info: www.lsmodels.com.

MABAR ▸ H0-Triebwagen 597 der RENFE



In zwei Farbvarianten präsentierte der Hersteller aus Spanien den Regionaltriebwagen der Reihe TER 597 (Bild). Die Vorbildfahrzeuge wurden in den 60er-Jahren entwickelt und in den 80-ern modernisiert. Die Modelle erhalten einen fünfpoligen Motor und NEM-Digitalschnittstelle. Infos: www.mabar.es.

LUX ▸ Puko-Reinigung



In H0 kommt ein Reinigungszug der besonderen Art auf den Markt: Der Punktkontakt-Reinigungswagen. Mittels schwingender Bewegungen eines Schleifstücks kann er auf Märklin-K- und Märklin-C-Gleis angewendet werden. Info: www.lux-modellbau.de.



LOTUS LOKSTATION ▸ *S.K.G.L.B.-Lok in IIm*

Die Österreicher nahmen sich die Loks 32 (Bild) und 33 der Salzkammergut-Lokalbahn (S.K.G.L.B.) für die neuen IIm-Modelle zum Vorbild. Zur Umrüstung von Waggons für Stromaufnahme bietet Lotus Lokstation einen Metall-Speichenradsatz samt Messingbuchsen an. Für Spur I und IIm eignet sich die aus Stahl gebaute Trisanna-Brücke mit einer Spannweite von 120 cm. Zur standesgemäßen Präsentation und Lagerung von Großbahn-Modellen bietet sich der Paternoster an.

MAKETTE ▸ *Kokswagen der SNCF in H0*



Der in diesem Jahr neu in Nürnberg vertretene Hersteller hat Waggonbausätze nach deutschen und französischen Vorbildern im Angebot. Dabei fielen der Kokswagen (rechts) der SNCF, der auch auf deutsche Gleise kam, und der zweiachsige Weinkesselwagen der SNCF besonders ins Auge. Infos: www.makette.de.

MIHA ▸ *Schmalspurtransportwagen in I*

In den Regner-Vitrinen waren auch zwei Spur-I-Wagen von „miha"-Modell aus Kaarst ausgestellt. Einer der beiden Wagen dient als Schmalspurtransportwagen aus der DRG-Zeit und verfügt über eine funktionsfähige Dampf-/Druckluftbremse. Info: www.miha-modell.com



M.T.H. ▸ *K-4s der Pennsylvania in H0*



Das im Vorjahr angekündigte und heuer in hoher Qualität fertiggestellte Modell (Bild) wird komplett aus Metall gefertigt und weist beispielsweise einen radsynchronen Dampfausstoß und ein digital wie analog funktionierendes Sound-System auf. Für die Königsspur, die M.T.H. als Railking Gauge 1 führt, erscheint die Königin der Dampfloks, der Big Boy.

NMJ ▸ *Triebwagen Bm 64 in H0*



Für die H0-Bahner mit Norwegenaffinität hatte NMJ einen neuen E-Triebwagen des Typs Bm64 in die Vitrine gestellt (Bild). Das Messing-Modell erscheint in der so genannten Superline-Ausführung, genauso wie die zweiachsige NSB-Stangen-Rangierlok des Typs Skd 220c und die Dampflok des Typs 31b. In der einfacheren Topline-Serie erscheinen zahlreiche norwegische Reisezugwagen. Die mächtige 31b-Dampflok wird es auch in der Spur 0 geben. Info: www.nmj.no

MICRO-METAKIT ▸ *DR-03.10 und DRG-03 in H0*



Neben den DRG-Ausführungen der vollverkleideten 03 193, der teilverkleideten 03 154 und 03 204 rollt mit 03 1087 (Bild, „Erwin-Kramer"-Lok mit Kohlenstaubfeuerung) der DR ein echter Leckerbissen in H0 an. Die preußische Zahnrad-Dampflok T 28 erscheint in zwei Länderbahn- und zwei DRG-Ausführungen. 05 003 wird vom Kleinserien-Spezialisten Micro-Metakit als Ausführung ohne Stromlinienverkleidung und mit der Rauchkammer voraus produziert. Ein Traum für alle E-Lok-Freunde dürfte die italienische E 636 darstellen, die bezüglich Detaillierung mühelos mit den Dampfloks mithalten kann. Info: www.micro-metakit.com.

OS-KAR ▸ *H0-Schiebeplanenwagen und -Drehgestell-Flachwagen Remms 665 mit Rosenbauer-Jumbo*



Der Vertrieb des italienischen Herstellers erfolgt in Deutschland durch die Coburger Firma Heico. An deren Messestand in Halle 7A war unter anderen, zum Teil schon serienreifen H0-Modellen der DB AG-Drehgestellflachwagen Remms 665, beladen mit Rosenbauer-Jumbo nebst Transportkiste (Bild mitte) zu sehen. Der gedeckte Güterwagen Gbhs der FS (Bild rechts) ist wie das limitierte Rosenbauer-Set zur Auslieferung für April angekündigt. Im Juli soll der Schiebeplanenwagen (Bild links) folgen.

PEREZWET ▸ *SZD-Personen- und -Güterwagen*



Nach russischen und sowjetischen Vorbidern auch früherer Jahre stellt Perezwet TT-Modelle in ansprechender Qualität her. In Nürnberg zeigte man einen SZD-Personenwagen und einen Kesselwagen. Der Vertrieb erfolgt über den TT-Club Berlin.

PCM ▸ *Ganzmetall-Big-Boy für H0*



Neben bald serienreifen DB-01 (Bild) erscheinen die US-Gelenk-Dampfloks Big Boy der Union Pacific und die Y6b der Norfolk & Western. Die Modelle werden von ESU vertrieben. Info: www.loksound.de; www.precisioncraftmodels.com.

PROFI MODELL THYROW ▸ *Sächs. VII T in H0*



Die 98.70 versah teilweise noch bis in die 60er-Jahre des 20. Jahrhunderts ihren Dienst, so als Werklok in Bw und Raw. Das H0-Modell von pmt soll ab März in der DRG-Version ausgeliefert werden, die DR-Variante zum Jahresende. Das Modell hat ein Kunststoffspritzgehäuse auf Messingrahmen, die Steuerung ist sehr filigran. Infos: www.pmt-modelle.de.

RAIL-TOP ▸ *DSG-Schlafwagen und ÖBB-EC-Wagen in H0*



Für mehrere Epochen gibt es DSG-Schlafwagen und den Bord-Bistro-Wagen für DB Auto-Zug. Die ÖBB-Eurocity-Wagen erhalten Zuwachs. In Co-Produktion mit L.S. Models erscheint der TEE-RAm 501-502 „Edelweiß". Info: www.railtronic.ch.

RAILEX ▸ *VW-Bulli, Kö und E 69 in Z*

Das „kleinste motorisierte Z-Serienfahrzeug der Welt" (Railex) ist der VW-Bulli (Bild links). Nicht wesentlich größer sind weitere Neumotorisierungen der Stuttgarter Miniaturspezialisten (von links): Die Kö 1, der „Glaskasten" und die E 69. Infos: www.railex.de.



RE-GI ▸ *5044 der ÖBB in H0*



Hinter der Firma Re-Gi verbergen sich Peter Reckzügel und Georg Giurescu, die sich als Kleinserien-Hersteller einen Namen gemacht haben. Erstes Triebfahrzeug ist der ÖBB-Triebwagen 5044, der in Zusammenarbeit mit Con-Rail als H0-Großserien-Modell entstehen wird. Zunächst rollt der Triebwagen in einer Epoche-III- und einer Epoche-IV-Ausführung an, die wahlweise auch mit Sound-Decoder zur Auslieferung kommen. Info: reckzuegel@A1.net.

REGNER ▸ *Echtdampf-IV K in IIm*

Am Stand der Echtdampf-Manufaktur aus Aurach war als Highlight eine IV K zu bestaunen, die das diesjährige Jahresmodell in der Spurweite IIm darstellt. Ebenso neu ist ein Waldbahn-Zweikuppler, der zu einem erschwinglichen Preis als Einsteigermodell dienen könnte. Angekündigt hat Regner einen Kittel-Dampftriebwagen. Für das Regner-Feldbahnsortiment gibt es zwei neue Museums-Personenwagen. Info: www.regner-dampftechnik.de



SAI ▸ *BB 56 000 in H0*



Die Franzosen haben sich bislang auf die landestypische Umgestaltung aus Deutschland und Österreich importierter Modellloks sowie Modellautos und -fahrräder für Radrennen spezialisiert. Die Kooperation mit Piko erfährt eine neue Stufe, denn exklusiv für den französischen Markt legen die Sonneberger mehrere BB-Dieselloks der SNCF auf (Bild), die nur über SAI erhältlich sind. Auch eine BB 16 000 ist vorgesehen. In einer Auto-„Retro"-Reihe werden mehrere Varianten des Peugeot 403 und des Citroen DS in H0 angekündigt. Infos: Tel. (0033 238) 351100, nur französisch.

TACO ▸ *DM 90 „Buffel" der NS in N*



Taco stellt den niederländischen Triebwagen DM 90, wegen seiner Kopfform „Buffel" genannt, in N vor. Die tiefe Lage des Motors und die pendelnde Aufhängung sollen sehr gute Fahreigenschaften ermöglichen. Infos: www.tacomodels.nl.

VITRAINS ▸ *Minuetto-Tw in H0*

Am NMJ-Stand waren die Italiener von ViTrains zu Gast und zeigten den dreiteiligen Alstom-Triebwagen „Minuetto" der FS und die italienische E-Lok der Baureihe 464. Weitere italienische H0-Fahrzeuge und eine spanische E-Lok sind geplant. E-Mail: info@vitrains.191.it

WUNDER ▸ *DB-01 und V 160-Reihe in 0*



Staunen durfte man über die 01.0-2, die es mit Alt- und Neubaukessel (Bild) sowie in den Ausführungen der Epochen II (mit Wagner-Windleitblechen), III und IV geben soll. In Nürnberg konnten eine lackierte 215 und eine grundierte 218 bestaunt werden. Außerdem soll die V 160 erscheinen. Alle Loks sind für drei oder vier Farb- und Beschriftungsvarianten angekündigt. Infos: www.wunder-modelle.de.

WESTMODEL ▸ *(E + T) 15 in H0*



Natürlich funktioniert Ausklammern nur in der Mathematik! Also: E 15 und pr. T 15 lauten die beiden Neuheiten (Bild). Hinzu kommt die pr. EP 216, die es auch als E 42.2 der DRG gibt. Die T 15 wies den interessanten Stangen-Hebel-Antrieb Bauart Hagans auf. Das Vorbild der E 15 wurde in nur einem (Erprobungs-) Exemplar gebaut. Westmodel hat außerdem eine pr. S 6 angekündigt. Infos: www.westmodel.de.

TT-CLUB BERLIN ▸ *Reko-Packwagen und DBm*



Die seit längerem angekündigten Doppelstock-Einzelwagen der DR nehmen allmählich konkrete Formen an (Bild r.). Vorgesehen sind zuerst die grüne und rehbraun-beige Variante der DR, der die rote DB AG-Reko-Variante folgen soll. Auch Steuerwagen wird es geben. Der Rekowagen auf Basis Bghw (Bild l.) wird in Verkehrsrot der DB AG aufgelegt. Infos: www.tt-club-modellbahn.de.

Straßenbahn

BEKA ▸ *Dreifenster-Tw und Bw in H0*



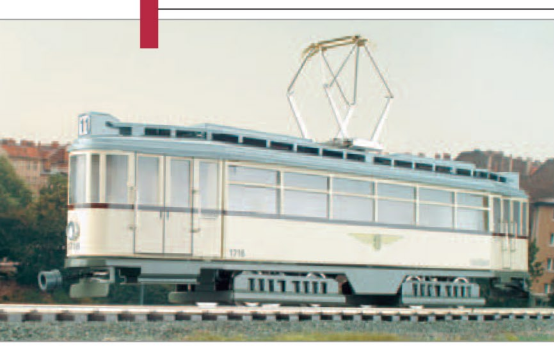
Nach dem Vorbild der „Städtischen Straßenbahn zu Dresden" entstanden bei Beka in diesem Jahr gleich drei neue Straßenbahnmodelle: Der Triebwagen, ein Beiwagen und ein Güterbeiwagen (Bild). Der Tw wird zunächst mit Berolina-Fahrgestell angeboten, später kommt das Union-Fahrgestell hinzu. Für Sammler interessant dürfte ein Dreier-Set „Pfunds Molkerei" sein, bestehend aus Straßenbahn-Tw, Ford-Lieferwagen und Tempo-Dreirad. Infos: www.beka-modelle.de.

FERIVAN ▸ *Kleinbahn-Tw und Bus in H0*



Der Triebwagen der Belgischen Kleinbahngesellschaft wurde nebst passendem Beiwagen in H0 vorgestellt (rechts). Ebenfalls neu ist der Stadtbus Van Hool A 120, (links), wie er in Gent verkehrt. Infos: www.ferivan.be.

LEHNHARDT ▸ *Großer und kleiner Hecht in 0*



Das war schon eine Überraschung, zumal der letzte Neuheitenprospekt von Ende 2005 gar nichts dergleichen verriet: Lehnhardt aus Oberlungwitz präsentierte den großen (Bild) und den kleinen Hecht in seinem Blechbahn-Sortiment. Außerdem sind einige Gebäude in Blech-Falz-Bauweise neu im Angebot. Infos: www.dr-lehnhardt.de.

HERRMANN & PARTNER ▸ *T6A2 in 1 : 22,5*



Die Straßenbahn für den Garten oder: „Warum nicht auch etwas größer?" So dachten und handelten die Dresdner, die bisher mit H0-Straßenbahnmodellen zu beeindrucken wussten: Aus Kunststoff wird der Bausatz für den T6A2 und Beiwagen B6A2 gefertigt. Es sind Varianten mehrerer ostdeutscher Städte vorgesehen, eine Ausrüstung mit einem Antriebsatz ist möglich. Infos: www.herrmannundpartner.de.

Zubehör

AUHAGEN ▸ *Kirche und Wohnblock in H0*

Nach den Bahnbauten preußisch-norddeutscher Vorbilder geht es nun in die Ortschaften. Die Kirche (rechts) entstand nach Vorbild in Alt Rehse bei Neubrandenburg. Die Gestaltung des Natursteinmauerwerks nach entsprechender Färbung beeindruckt. Schlicht, aber nicht weniger typisch sind die



Mehrfamilienhäuser (links), die es mit einem Aufgang und wahlweise mit Kellereingang und Balkonen gibt. Eine Gleiswaage mit Lademaß vervollständigt künftig H0-Ladeszenen, und Modell-Abhänge können mit Spundwand-Platten gestützt werden. Für TT fiel der Güterschuppen, passend zum Bahnhof Klasdorf, ins Auge. Infos: www.auhagen.de.



BAUER ▸ *Maxhütte-V60 und -Wagen in H0*



In diesem Jahr dreht sich bei Ladegüter Bauer fast alles um das Thema Maximilianshütte. Sowohl in Gleich- als auch in Wechselstrom-Ausführung wird die als MH 2 beschriftete V60 (Bild) angeboten. Damit die mit Betriebsspuren versehene Lok nicht solo über die H0-Anlage fahren muss, offeriert der Ladegut-Spezialist 19 Einzelwagen oder Sets, die originalgetreu beschriftet Koks, Eisenerz, Schlacke oder Fertig-Produkte transportieren. Info: www.ladegueter-bauer.de.

BESIG ▸ *Figuren und Zurüstteile für Lichtsignale in Spur I*

Als Bahnhofsdetail in der Königsspur bietet sich der Hemmschuhpflock mit Hemmschuhen an (Bild hinten). Das Spiralbohrer-Sortiment umfasst jetzt Größen zwischen 0,4 und 10 mm. Neu sind Figuren und Tiere (Bild). Außerdem erhalten die Lichtsignale jetzt Zusatz-Signalbilder. Info: www.besiggmbh.de.



DOMUS KITS ▸ *Steinchen für Steinchen*

Aus gebranntem und gefärbtem Ton entstehen Steinchen für Steinchen kleine Meisterwerke der Modellhaus-Baukunst. Vielleicht nicht in allen Einzelheiten perfekt, wirken die Bauten durch das Material dennoch authentisch. Angeboten werden Sets wie dieser Leuchtturm in 1:87, 1:60 und 1:50. Infos: www.domuskits.com.



BUSCH ▸ *Blühende Landschaft*



Gut, wenn jemand die blühenden Landschaften, die er verspricht, auch liefern kann. Nach Maisfeld, Sonnenblumen und Weingärten werden die H0-Modellbahner 2006 mit bunten Tulpen (Bild) und Rosenpflanzen beglückt, aber auch Margeriten, Kohlköpfe und ein Weizenfeld sind neu im pfiffigen Pflanzensortiment. Passend dazu gibt es einen kleinen Blumenladen. Neue Fichten und ein Wald-Set mit Blockhaus, Hochsitz und einigem mehr sollen einen realistischeren Wald auf der Modellbahn ermöglichen. Der Sex-Shop ist Geschmacksache, dürfte aber seine Liebhaber finden. Das gilt ebenso für die neue Beton-Mauer, die laut Busch auch als DDR-Grenzmauer Verwendung finden kann! Der neue Maschendrahtzaun verspricht dank des Aluminium-Feingitters höchste Authentizität. Es ist ein Glück, dass Modellautos kein Benzin verbrauchen, sonst fände der rassige BMW 3,5 CSL sicher keine Käufer, so sind aber sein Spoiler und die dicken Backen echte Hingucker. Auch der Opel-C-Kadett mit Stufenheck. ist neu. Info: ww.busch-model.com



DR. SCHROLL ▸ *Feldinseln für H0, TT und N*



In vielen Feldern finden sich Inseln aus niedrigem Gehölz, die allerlei Tieren Unterschlupf bieten. Der Modellbahner kann die Feldinseln als Feldhecke sowie in großer oder kleiner Ausführung ordern. Je nach Größe eignen sich die Inseln für die Baugrößen H0, TT oder N. Speziell für Spur 0 wurde eine Buche ins Sortiment genommen. Info: www.modellbau-dr-schroll.de.

HMB ▸ *Kartonbausätze und Gleisschablonen in 1 : 87*



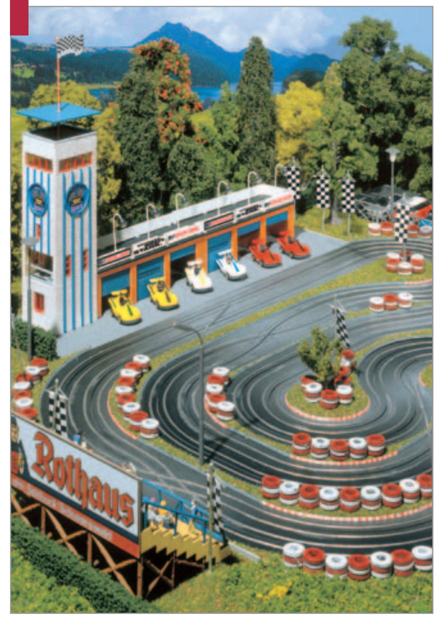
Günther Hupertz aus Arnsberg bietet teils sehr filigrane Kartonbausätze wie die abgebildete Zeche an. Auch der Förderturm ist aus Karton! Fast alle Gebäude haben ihr Vorbild im Ruhrgebiet. Praktisch für die Modellbahnplanung sind Gleisschablonen: Mit ihnen kann 1 : 1 die künftige Gleisführung ausgelegt werden. HMB will alsbald alle üblichen Gleissysteme in den gebräuchlichen Nenngrößen anbieten. Infos: Tel./Fax (02931) 939301.

HEKI ▸ *Karton-Modellhäuser in H0*



Hekis neue Produktlinie Citiline umfasst sorgfältig gedruckte Haus- und Straßenbausätze, von denen sich mit Ausnahme der Kirche, die es nur einzeln gibt, mindestens zwei Gebäude in einem Set befinden. Der Aufbau ist dank vorgestanzter Teile denkbar einfach. Mit den diversen Straßensets lassen sich innerstädtische Straßen, Parkplätze, Fußgängerzonen, Landstraßen und Autobahnen realisieren. Info: www.heki-kittler.de.

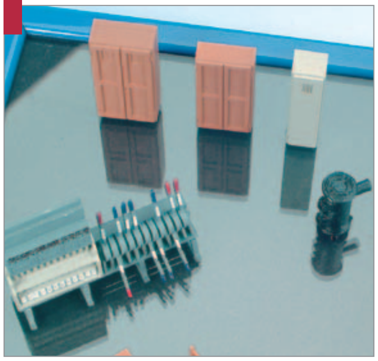
FALLER ▸ *Gokart-Bahn in H0*



60 Jahre Faller: Der runde Geburtstag 2006 war für die Gütenbacher ein guter Anlass, eine Weltneuheit mit einem Rückgriff auf eine klassische Faller-Technik in Szene zu setzen: Die H0-Gokart-Rennbahn (Bild) basiert auf dem AMS-System, dem Vorgänger des Car-Systems. Das allerdings tut der Faszination dieser nun wirklich nicht alltäglichen Funktionsmodell-Rennstrecke mit geschickt umfunktionierten Modellbauten wie der historischen Tankstelle mit Panorama-Restaurant keinen Abbruch. Eine weitere Innovation aus dem Hause Faller ist das H0-Autokino mit modernster Technik im Kleinformat: Auf dem Sieben-Zoll-Bildschirm kann man sogar das aktuelle Ferbsehprogramm verfolgen, „damit Sie beim Modellbauen die Fußball-Großereignisse nicht verpassen“, lachte Produktmanager Michael Lang in Anspielung an die bevorstehende Fußball-Weltmeisterschaft mit dem Klinsmann-Team. Mit dem Erich-Kästner-Gymnasium (Bild) dürften die Gütenbacher unter Modellbau-Fans durchaus gemischte H0-Gefühle wecken. Und passend zum einst propagierten humanistischen Bildungsideal darf in der H0-Welt der Dichter und Denker das Goethe- und Schiller-Denkmal (Bild) nicht fehlen. Fertigmodelle sollen neue Käuferschichten erschließen.

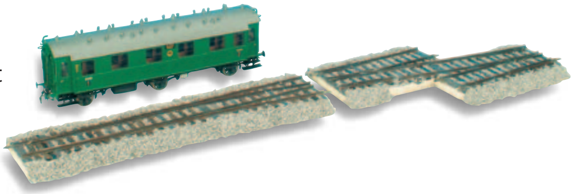


HABERL & PARTNER ▸ *Stellwerkseinrichtung*



Klein, aber fein, lautet die Devise. Passend zum H&P-Stellwerk Neuried (H0) wird eine Einrichtung mit allem Drum und Dran angeboten: Hebelbank, Blockkasten, Schränke, Ofen und Tisch! Damit nicht genug: Auch mit Laptops kann das H0-Anlagenpersonal nun ausgestattet werden. Infos: www.modellbahnkeller.de.

HOBBY-ECKE ▸ *Fertiggleissystem für H0*



Für NEM- wie für Rp-25-Radsätze eignet sich das neue Gleissystem (Bild) von Hobby-Ecke Schuhmacher. Das Gleis wird ab Werk mit Echtstein-Schotter bestückt. Mit dem dreiachsigen bayerischen Personenwagen AB3üBay03 fanden erste Fahrversuche statt. Desweiteren kommt beispielsweise der bayerische Schnellzugwagen der Bauart ABC4üBay06 zur Auslieferung. Info: www.hobby-ecke.de.

KIBRI ▸ *Zeche Herbede und Düsseldorfer Altstadthäuser in H0*





Keine Frage, obwohl das Unternehmen zu kämpfen hat, was sich zuletzt auch in Kurzarbeit niederschlug, bleiben die Böblinger innovativ und das nicht nur bei der geschickten Kombination von bewährten Bauelementen zu neuen Ensemblen. „ Wir haben uns auf unsere Stärken besonnen“, erklärte Geschäftsführer Klaus Sick und verwies auf die schon legendäre Umsetzung von bekannten Vorbildern in maßstabsgerechte Modelle. Und so steht das Jahr 2006 unter dem Slogan „Reiseland, Urlaubsland – Deutschland, Europa – Kibri hat die Originale“. Das gilt auch für die beiden Messe-Neuheiten. Die H0-Zeche Herbede (Bild), bestehend aus Förderturm, Maschinen-Halle und Kohlenwäsche, kann mit Jugendstil-Verwaltungsgebäude nebst Werkstatt und einem Verwaltungsturmanbau mit Übergängen zu einem stattlichen Gesamtkomplex erweitert werden. Die Düsseldorfer H0-Altstadthäuser (Bild) dürften selbst passionierten Kö-Flanierern ins Auge stechen. In N wird übrigens der Gottwald-Eisenbahn-Teleskopkran nun doch produziert. „Die Werkzeuge sind weitgehend fertig“, bestätigte Klaus Sick.

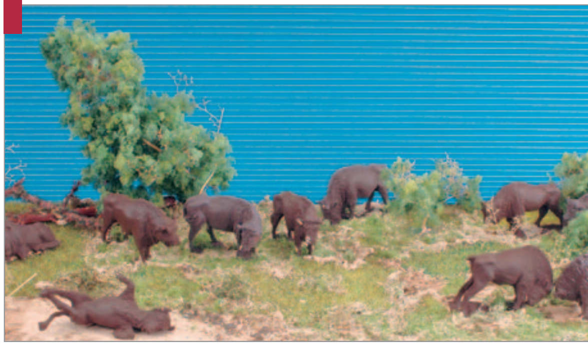
MERTEN ▸ *Badestrand-Vergnügen in H0*



Die handbemalten Steinsfelder Miniaturplastiken, unter Preiser-Regie fortgeführt, hielten sich bei dieser Messe nicht bedeckt, ganz im Gegenteil: Mit Ausnahme des Eisverkäufers zeigen sich die H0-Badeurlauber, aufgeteilt in zwei Sechserpackungen, von ihrer sonnenhungrigen Seite. Die Merten-Formneuheiten eignen sich durchaus als Ergänzung des Preiser-Beach-Volleyball-Themas.



KRAUTHAUSER ▸ *Wisente und Geparde*



...und manch Getier mehr bietet Ritter C.B. von Krauthauser in 1:87 an. Neben der Wisentherde (Bild) sind das Braunbären, Waldbisons, Krokodile und die schnellsten Landtiere, die Geparden. Ein Korallenriff unter einer Glaskuppel könnte ein Schmuckstück für den Schreibtisch sein. Auch einige neue Erotik-Figuren („Sexy Hexy“) gibt es. Infos: www.krauthauser.com.

MIRAGE ▸ *Telegrafenmasten und Wasserkräne in H0*



Dass die Modellbahnszene in Osteuropa quantitativ und qualitativ im Wachsen begriffen ist, zeigt auch ein Hersteller wie Mirage aus Polen: Die in 1:87 vorgestellten Telegrafenmasten verschiedener Ausführungen (Bild) demonstrieren das ebenso wie mehrere Wasserkräne oder Oberleitungen nach polnischem Vorbild. Infos: www.mirage-hobby.com.pl (polnisch und englisch).

PREISER ▸ *Beach-Volleyball, Papst und Scheich in H0*



„In diesem Jahr sind wir sehr populär", meinte Mitgeschäftsführer Jürgen Preiser schmunzelnd mit Blick auf die Messe-Neuheiten der Rothenburger Kleinkunst-Werkstätten. In der Tat, Beach-Volleyball (Bild) ist nun auch bei der H0- und II-Bevölkerung eine angesagte Sportart. Ein Set mit Netz sowie, nur in H0, weitere passende Einzelfiguren in der Exklusivausführung tragen dem Funsport-Trend Rechnung. „Wir sind Papst" gilt auch für die Preiserlein, ob groß, ob klein: In H0 und in II tritt Papst Benedikt XVI. ins Rampenlicht. Bei so viel Aktualität darf im Zeitalter der Ölpreis-Diskussionen natürlich zumindest ein H0-Scheich nicht fehlen. Und angesichts der Spritpreise machen die neuen Fahrradständer in H0 und II ein durchaus sinnvolles Alternativangebot.

NOCH ▸ *Fertighäuschen im Maßstab 1:87*



Fertig montierte Gebäudebausätze scheinen ein vorsichtiger neuer Trend der Zubehörbranche zu sein. Noch bietet drei verschiedene „All-in-Dioramensets" an: Ein leicht gealtertes Gebäude (Bergbauernhof/Bild, Berggasthof, Reiterhof) ist auf einer Hartschaum-Grundplatte befestigt und begrünt und komplett mit Figuren, Tieren und Zubehör ausgestattet. Sehr zufrieden ist man bei Noch mit der Entwicklung bei den Figurensets und baut diese Programmschiene in den Spurweiten H0, TT und N weiter aus. Einen guten Eindruck machten auch die neuen handkolorierten Mauern aus Struktur-Hartschaum. Für den Grasmaster, letztjährige Neuheit, der laut Noch bereits viele Käufer fand, wurden in Wangen neue Feldgrasmischungen entwickelt, die noch realistischere Landschaften ermöglichen sollen. Aus dem Woodland-Scenics-Programm übernahm Noch neue Premium-Bäume, zehn verschiedene Baumarten stehen jetzt zur Verfügung. Von der Limburger Zigarre (ETA 176, Bild), die von Kato für Noch gebaut wird, war das erste Handmuster zu sehen, sie soll im Frühjahr zur Auslieferung kommen. Info: www.noch.de



POLA ▸ *Marktstände samt Waren und Denkmäler in II*

Im wahrsten Sinne des Wortes Feuer unterm Dach ist beim Einfamilienhaus mit Rauchgenerator und Flackerlampen-Set. Ansonsten geben sich die Gütenbacher bei der Pola-Produktlinie in diesem Jahr sehr zurückhaltend. Marktstände mit Gemüse, Backwaren und Käseprodukten (Bild) sorgen für das leibliche Wohl der Gartenbahn-Bevölkerung, während Denkmäler der Dichterfürsten Goethe und Schiller sowie des Preußenkönigs Friedrichs des Großen ihren Beitrag zur geistigen Erbauung leisten. Miniaturisierte Blumenkübel mit blühenden Lilien, Tulpen oder auch Gladiolen wetteifern demnächst mit dem natürlichen Gartenschmuck.



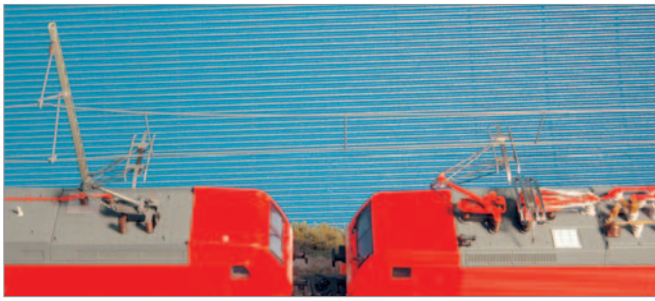
SILHOUETTE ▸ *Wetter-Nadelbäume in H0*



Wie in der Natur kommen die Tanne, Fichte, Kiefer und Lärche mit zweifarbigem Nadelkleid daher. Für die Bodendeckung bieten sich die Sumpfwiesen in den Ausprägungen Frühling und Spätherbst an. Auch die Ausführung der Kleewiese werden Modellbahner über den grünen Klee zu loben wissen. Alle Produkte erscheinen im Mini-Natur-Programm. Info: www.miniNatur.de.

SOMMERFELDT ▸ *Neue Stromabnehmer in H0, TT und N*

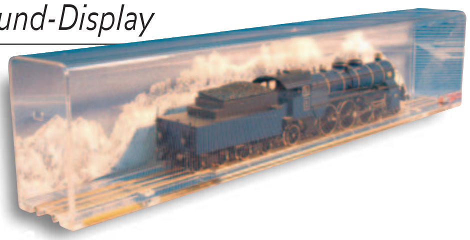
All die preiswerten E-Lok-Modelle, die seit wenigen Jahren den Markt in H0, TT und N prägen, haben meist eine deutlich sichtbare Schwäche: Die Stromabnehmer. Sommerfeldt entwickelte passende Nachrüst-Pantographen der Typen DSA 200 und SBS 2 T für all die bunten Tauri, 185 und 189. Info: www.sommerfeldt.de



SCHREIBER-BOGEN ▸ *Villa Blumenthal und Altstadt-Set in H0*

Der Kartonmodellbau mit den einst aus Esslingen kommenden Schreiber-Bastelbogen hat eine lange Tradition. Seit der in Möckmühl ansässige Aue-Verlag die Produktion übernommen hat, weht frischer Wind durchs realistischer werdende Sortiment. Zwar ursprünglich kein Schreiber-Bogen, aber nicht minder beeindruckend ist das noch vom 1989 verstorbenen Altmeister des Kartonmodellbaus, Hubert Siegmund, entwickelte H0-Modell der Villa Blumenthal aus Bad Ischgl. Ein weiteres Altstadt-Set mit dreistöckigen Bürgerhäusern ergänzt das H0-Programm. Selbst in 1:400 noch eine Superlative bot das vielbeachtete Empire State Building.

TRAIN-SAFE ▸ *Landscape und Sound-Display*



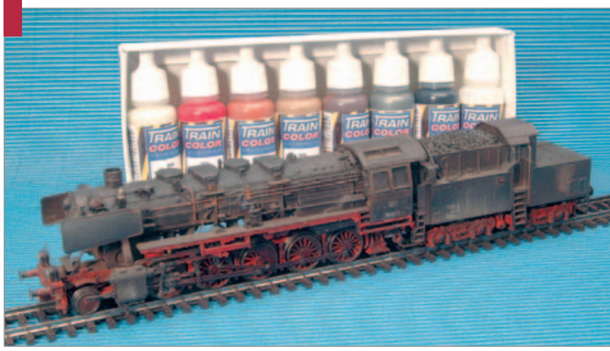
Mit Hintergrundfolien können künftig die Vitrinenröhren der Basic-Vision und der Roll-Reihe des Herstellers ausgestattet werden (Bild). Die Adhäsionsfolien sind beliebig abzieh- und neu beklebbar, zur Zeit sind vier Motive erhältlich. Für alle nicht digitalisierten Gleichstrom-Tfz wird das digitale Sound-Display FD4 angeboten, Soundelektronik und Digitalsteuerung sind fest eingebaut. Infos: www.train-safe.de.

VOLLMER ▸ *Der Papst zum Geburtshaus in H0*

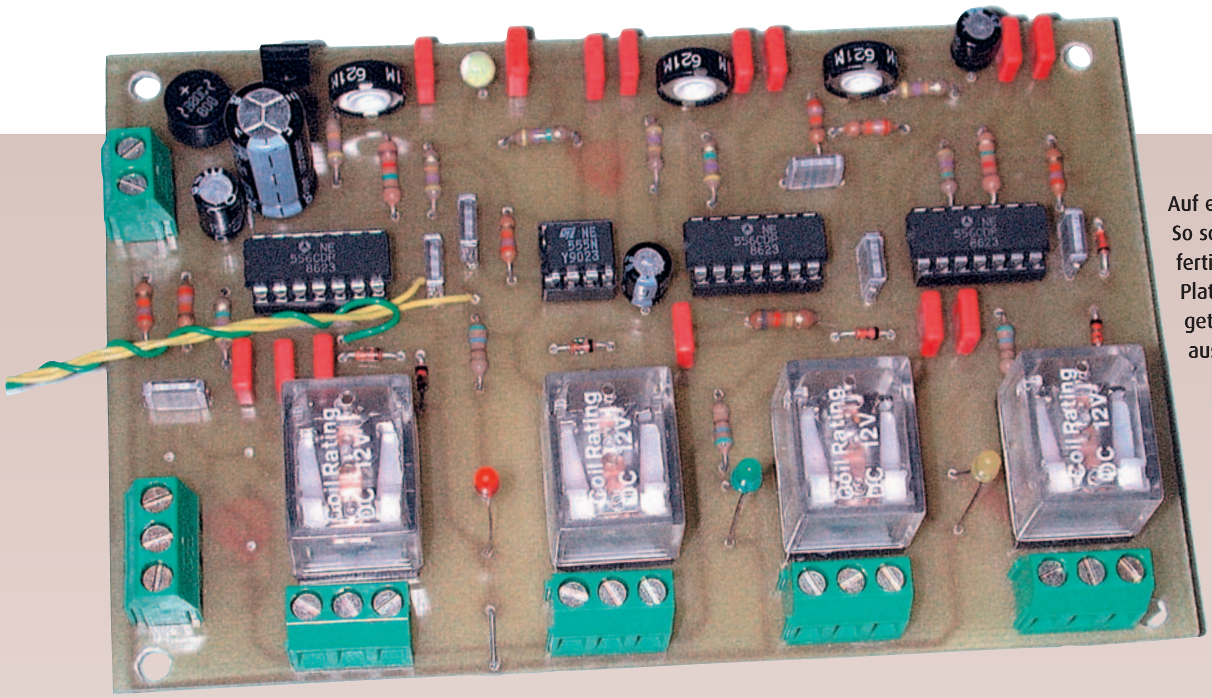
Nach dem großen Erfolg des Geburtshauses Benedikts des XVI. muss dem Bausatz natürlich auch eine H0-Nachbildung des Papstes folgen. Damit der Gute nicht einsam auf Käufer warten muss, gibt Vollmer ihm Nonnen und Mönche mit in die Packung. Weniger für Wallfahrer als für profane Bahnkunden sind die Bahnhöfe Spatzenhausen und Tonbach (Bild) gedacht, die sich bei gleicher Basis durch die Fassadengestaltung unterscheiden. Nach dem langen Winter ist auch der Modellbahner für Vollmers rote und gelbe Tulpen sowie Narzissen und Margeriten dankbar. N-Bahner können ihre Stadt mit zwei Wohnhäusern erweitern. Info: www.vollmer-kit.de.



VALLEJO ▸ *Alterungsset für Dampfloks*



Vom Airbrusher Heinz Wagner zusammengestellt und vertrieben werden ab Mai 2006 Acht-Farben-Sets, mit denen man Dampfloks Betriebsspuren verpassen kann. Wie bei Vallejo üblich, sind die Farben mit Wasser verdünnbar und eignen sich sowohl für eine Airbrush- wie für eine Pinsellackierung. Info: www.atelier-heinzwagner.de; www.acrylicosvallejo.com.



Auf einen Blick: So sollte die fertig bestückte Platine nach getaner Arbeit aussehen.

Soll der Modellbahnbetrieb realistisch ablaufen, sind variable Mehrfach-Timer mit Impulsausgängen zur Ansteuerung von Magnetartikeln unerlässlich.

Zeit-Schalter

Auf dem Zweispulenantrieb basieren viele Magnetartikel wie Weichen, Signale oder Universal-Fernschalter und sind impulsgesteuert. Um sie für bestimmte Aufgaben auch zeitverzögert aktivieren zu können, sind Timer mit vorwählbaren Verzögerungen und zusätzlichen Impulsausgängen notwendig.

Die Schaltung ist so konzipiert, dass die Zeit-Schalter synchron für zwei Antriebe triggerbar sind. Ein kleiner Eingriff auf der Leiterplatte ermöglicht aber auch einen voneinander unabhängigen Betrieb. Durch Umschalter sind sogar zwei normale Zeitgeber, zum Beispiel Aufenthaltsschalter, realisierbar.

Funktion

Die Schaltung basiert auf dem bekannten, wegen seiner zuverlässigen Arbeitsweise aus der Modellbahnelektronik nicht mehr wegzudenkenden IC-Timer 555 beziehungsweise dessen Zwilling 556.

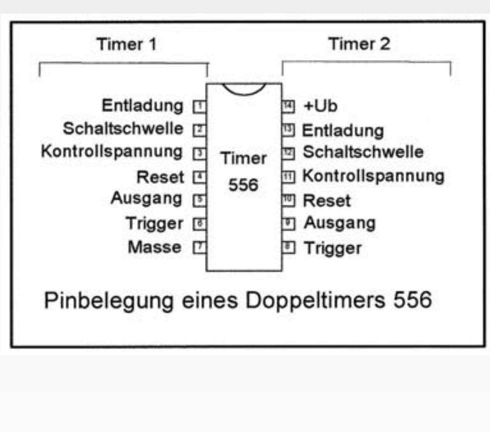
Insgesamt werden sieben Timer (vier ICs) benötigt. Für die Impulserzeugung sind vier zu reservieren. Alle arbeiten als monostabile Multivibratoren (Monoflop = MF), wobei nur drei eine variable Verzögerung durch Trimmpotis oder Potis (R4, R11, R16) erlauben. Die übrigen sind für eine fixe Impulslänge von zirka 0,5 Sekunden ausgelegt.

Dieser Schaltungsvorschlag bietet drei verschiedene Auslösemöglichkeiten durch Schaltgleise, Reedkontakte (RK) und unipolare Hall-Schalter (HS). Damit auch eine fehlerfreie Funktion gewährleistet ist, wenn die Lok repektive deren Schleifer zufällig über dem Schaltkontakt eines Schaltgleises, oder der Permamagnet über einem Reedkontakt oder Hall-Schalter zum Stehen kommt, sorgen R1, R2 und C4 dafür, dass an den Eingang von IC2/1 und IC4/1 (jeweils Pin 6) nur ein kurzer negativer Impuls gelangt, unabhängig von der Kontaktdauer. Ohne diese Bauelemente käme es immer wieder zu Neutriggerungen.

Das RC-Glied R3-C7 bestimmt die Ansprechdauer des Relais Rel. 1 (hier 0,5 Sek.), die durch Ändern von R3 oder C7 variiert werden kann (t = R3 x C7 x 1,1). Gleiche Werte weisen die RC-Glieder R10-C12, R13-C14 und R18-C20 auf.

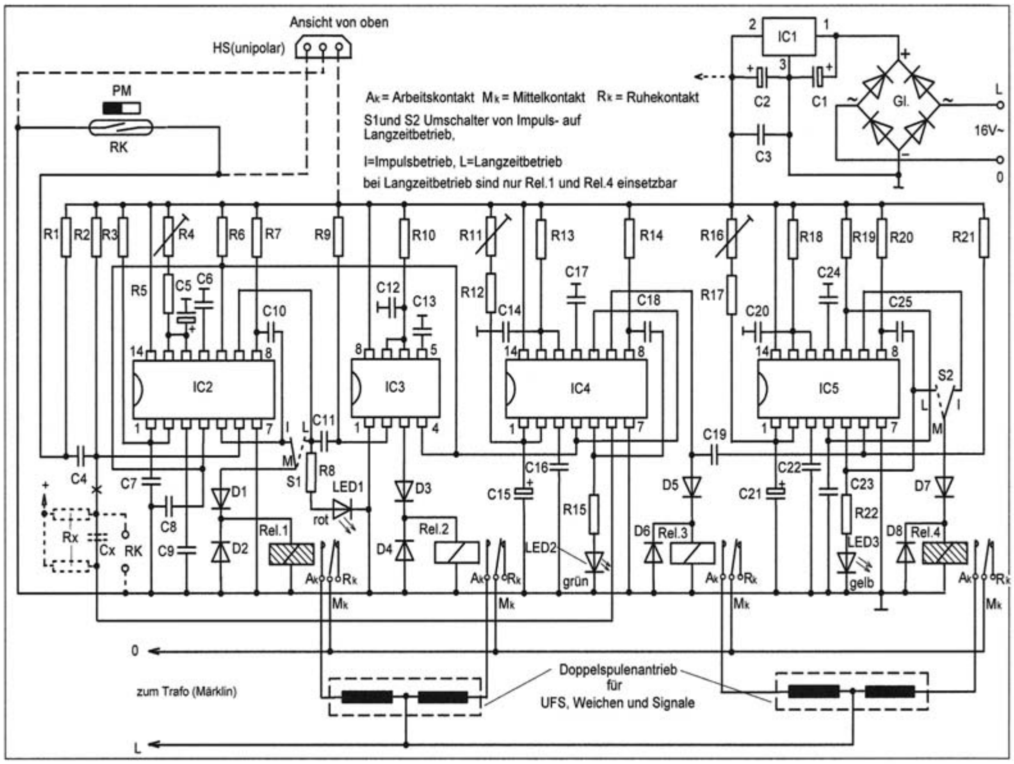
Bei induktiver Last (Relais) sind die Dioden D1 und D2 obligatorisch. Das beim Abschalten des Relais zusammenbrechende Magnetfeld der Relaisspule erzeugt eine Gegenspannung (Gegen-EMK), die das IC zerstören kann. D2, auch als Freilaufdiode bezeichnet, schließt diese Gegenspannung kurz. D1 schützt den Timerausgang vor der negativen Fluss(Durchlass)-Spannung von D2. Sinngemäß gilt dies auch für D3 bis D8 bei den Relais Rel. 2, 3 und 4.

Bipolare IC-Timer der Familie 555, 556 und 558 weisen



IC2, IC4 und IC5: Auf einen Blick ist anhand der Graphik die Pinbelegung des Doppeltimers zu erfassen.

Schaltbild des Mehrfach-Zeitgebers mit Impulsausgängen für die Märklin-Doppelspulenantriebe.



manchmal die unangenehme Eigenschaft auf, beim Einschalten der Betriebsspannung zu kippen und die Ausgänge zu aktivieren. Dieser Störeffekt lässt sich durch einen einfachen Trick unterdrücken. Dazu eignet sich der Reset-Eingang (am Doppeltimer 556 die Anschlüsse 4 und 10), der üblicherweise mit dem Pluspol der Betriebsspannung verbunden wird. Legt man jedoch diesen Anschluss, auch als Rücksetzeingang bezeichnet, kurz an Masse, so wird ein getriggertes Monoflop (MF) vor Ablauf der eingestellten Kippzeit in seine Ausgangslage zurückversetzt. Gelangt in dieser Zeit ein Triggerimpuls an den Setzeingang (Pin 6 bzw. 8), so bleibt das MF in seiner Ruhelage, weil das →

STÜCKLISTE

Position	*Bezeichnung*	*Typ/Wert*	*Bemerkung*
IC1	Festspannungsregler	7812	1-A-Type
IC2, IC4, IC5	IC-Doppeltimer	NE556	
IC3	IC-Timer	NE555	
D1 bis D8	Si-Diode	1N4148	oder 1N914
Gl.	Brückengleichrichter	B40C800	runde Form
HS	Hall-Schalter	TLE4905L	unipolare Type *
LED1 bis LED3	Leuchtdiode	rot, grün, gelb	Ø 3 oder 5 mm
R1, R2, R5, R7, R9, R12, R14,	Widerstand	47 kOhm	0,25 W; 5 %
R17, R20, R21			
R3, R10, R13, R18	Widerstand	4,7 MOhm	0,25 W; 5 %
R4, R11, R16	Trimmpotis oder Potis	2,5 MOhm	5-mm-Raster
R6, R19	Widerstand	1,2 MOhm	0,25 W; 5 %
R8, R15, R22	Widerstand	560 Ohm	0,25 W; 5 %
R23	Widerstand	1 MOhm	0,25 W; 5 %
C1	Elektrolytkondensator	470 µF/35 V	radiale Anschlüsse
C2	Elektrolytkondensator	4,7 µF/16 V	Tantaltype
C3, C6, C7, C8, C9, C12, C13,	Kondensator	100 nF/163 V	zum Beispiel MKS-Type
C14, C16, C17, C20, C22, C23,			
C24			
C4, C10, C11, C18, C19, C25	Kondensator	10 nF/63 V	zum Beispiel MKS-Type
C5, C15, C21	Elektrolytkondensator	100 µF/16 V	radiale Anschlüsse
Rel. 1 bis Rel. 4	Print-Kleinrelais	12 V/400 Ohm	1 x um, 2,5 A *
RK	Reedkontakt	7555	Märklin-Type
PM	Spezialmagnet	7556 (evtl. 7557)	Märklin-Type
	IC-Fassungen, 1 x 8-polig, 3 x 14-polig		
	Anschlussklemmen, 1 x 2-polig, 5 x 3-polig		
	1 Leiterplatte, 90 x 140 mm		
optional	Hall-Schalter	z. B. TLE4905L	unipolare Type
	evtl. S1 und/oder S2, je 1 x um		siehe Text
	evtl. Bopla- oder TEKO-ABS-Gehäuse		
	3 LED-Fassungen		
	3 Geräteknöpfe mit Skala		

* Bezugsquelle:
Conrad-Electronic GmbH, Klaus-Conrad-Str. 2, D-92530 Wernberg-Köblitz, Tel. 09604/408988, Fax 09604/408936,
Hall-Schalter TLE4905L, Artikel-Nr. 153751-93; Print-Kleinrelais, Artikel-Nr. 504238-93



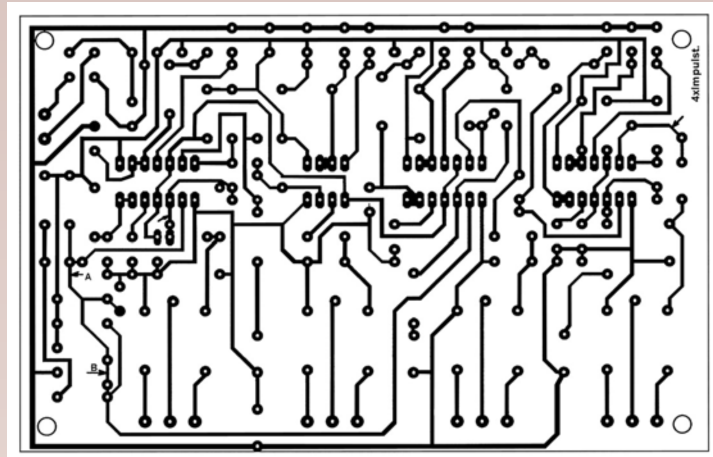
Einsatzbereit: Die betriebsfertige Zeitmaschine wirkt in ihrem ABS-Kunstoffgehäuse professionell.

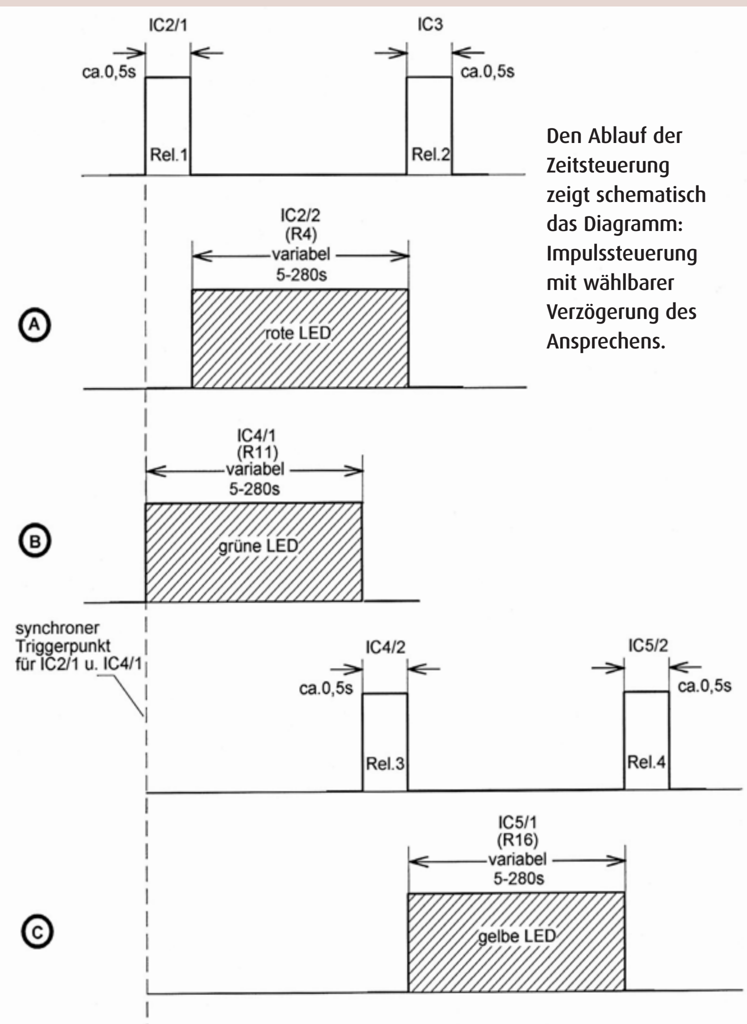
Reset-Signal Vorrang vor dem Set-Signal hat. Schließt man hier ein RC-Glied (R6-C8 und R19-C23) an, muss sich der Kondensator C8 beziehungsweise C23 erst auf mindestens etwa 1 Volt aufgeladen haben, bevor der Timer auf ein Eingangssignal reagiert. Es genügt eine Zeitkonstante von einigen Zehntelsekunden.

Mit den in der Stückliste aufgeführten Werten ergeben sich Verzögerungszeiten zwischen etwa fünf und 280 Sekunden. Weil die Kapazitätstoleranzen bei Al-Elkos hoch sind, können in der Praxis erhebliche Abweichungen auftreten. Natürlich lässt sich der Zeitbereich durch andere Widerstands- oder Kondensatorwerte den persönlichen Wünschen anpassen. Die drei Trimmpotis beziehungsweise Potis dürfen allerdings nicht zu hochohmig sein (‹ 10 MOhm), da Elektrolytkondensatoren einen gewissen Rest(Leck)-Strom aufweisen. Wenn der Ladestrom geringer als der Reststrom ist, erreicht der Elko C5 (gilt auch für C15 und 21) nicht die volle Ladespannung, zwei Drittel der Betriebsspannung, und der nachfolgende Timer IC3 würde nicht aktiviert.

Der Reststrom von Al-Elkos lässt sich erheblich reduzieren, wenn die Betriebsspannung unter der Nennspannung liegt, zum Beispiel auf nur zehn Prozent bei einer Betriebsspannung von 40 Prozent unter der Nennspannung. Tantalkondensatoren weisen einen deutlich geringeren Reststrom auf. Alle zeitvariablen Timer (IC2/2, IC4/1, IC5/1) besitzen eine LED-Kontrolle (LED1, LED3), um den Abgleich zu erleichtern.

Das Platinenlayout zeigt übersichtlich die Lötaugen und Leiterbahnen, wobei auch die Varianten berücksichtigt sind.





Zeitdiagramm der Impulssteuerung mit wählbarer Ansprechverzögerung

Den Ablauf der Zeitsteuerung zeigt schematisch das Diagramm: Impulssteuerung mit wählbarer Verzögerung des Ansprechens.

Drei Varianten, eine Platine und kleine Eingriffe

Variante I

Den normalen Ablauf der Zeitsteuerung zeigt das nebenstehende Diagramm. Bei der Triggerung per Schaltgleis, einen unipolaren Hall-Schalter oder einen Reedkontakt erhält Rel. 1 einen kurzen Impuls und schaltet den Doppelspulenantrieb um. Nach einer wählbaren Verzögerung (R4) von maximal viereinhalb Minuten spricht Rel. 2 kurz an und zieht den Anker in die Ausgangsposition zurück.

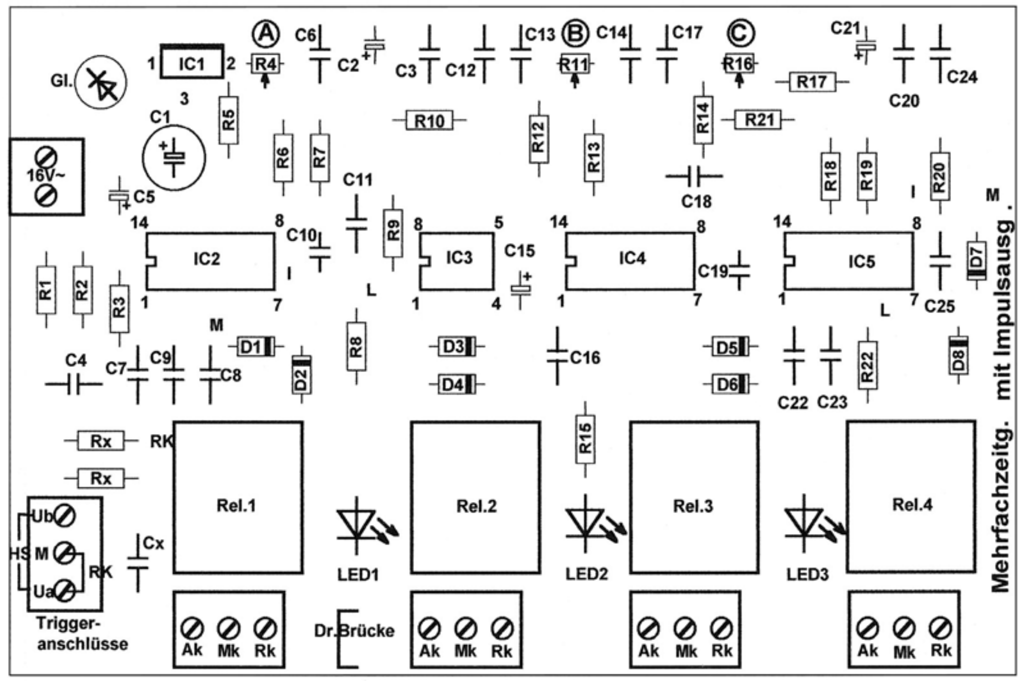
Die Dauer der Verzögerung zeigt die rote LED an. Synchron zur Triggerung von IC2/1 wird auch das MF IC4/1 aktiviert, dessen Einschaltzeit ebenfalls von fünf bis 280 Sekunden variierbar ist. Nach Ablauf dieser Zeit (grüne LED) zieht das Rel. 3 kurz an und betätigt einen anderen Zweispulenantrieb. Gleichzeitig wird mit IC5/1 ein weiteres MF mit variabler Verzögerung (gelbe LED) ausgelöst, das beim Zurückkippen in seinen stabilen Zustand Rel. 4 ansprechen lässt, so dass auch hier der Anker in die Ruhelage zurückkehrt. Ist die minimale Verzögerungszeit für IC4/1 für bestimmte Schaltvorgänge zu lang, muss R12 von 47 kOhm auf 8,2 bis 6,8 kOhm reduziert werden.

Variante II

Für spezielle Schaltvorgänge kann die gleichzeitige Triggerung von IC2/1 und IC4/1 unerwünscht sein. Um eine unabhängige Auslösung des zweiten Doppelspulenantriebs durch einen anderen Reedkontakt oder Hall-Schalter zu erreichen, ist die Verbindung zwischen C4 und Pin 6 von IC4 zu unterbrechen und der Kondensator Cx (10 nF) einzufügen. Außerdem sind die beiden Widerstände Rx (im Schaltbild Seite 77 gestrichelt) mit jeweils 47 kOhm zu ergänzen. Auf der Platine wird die Leiterbahn bei den Punkten A und B (siehe Platinenlayout Seite 78 oben) durchtrennt.

Variante III

Soll das Gerät temporär für einen oder zwei Zeitgeber, etwa Aufenthaltsschalter, und folg-



Zeichnungen, Fotos: Trebor

Der Bestückungsplan, Merkhilfe für Neulinge: Kathodenanschluss der LED hat das kürzere Beinchen.

lich ohne Schaltimpuls umfunktioniert werden, kann man zwei einpolige Umschalter (S1 und/oder S2) einfügen. Dann sind nur Rel. 1 und Rel. 4 (im Schaltbild schraffiert) einsetzbar. Auf der Platine sind bei M die Leiterbahnen zu unterbrechen. Zusätzliche Lötaugen für die Kabel zum Umschalter S1 und/oder S2 sind vorgesehen und an den Relais 1 und 4 dann selbstverständlich die Ruhekontakte (Rk) und Mk zu benutzen.

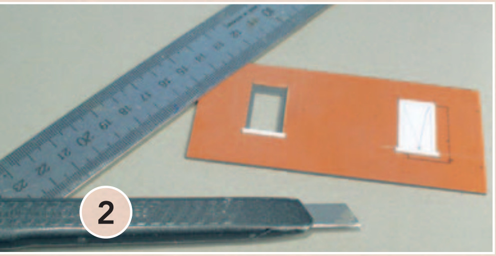
Aufbau und Betrieb

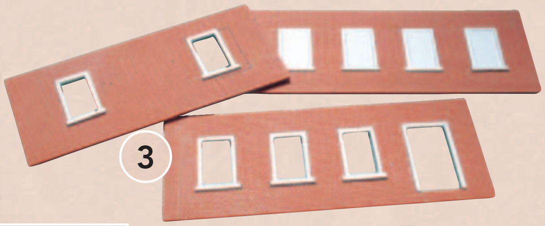
Die Platine ist so konzipiert, dass die drei Schaltungsvarianten mit einem Minimum an Änderungen der Leiterbahnen zu realisieren sind. Trotz der Verwendung einer einseitig kupferkaschierten Platine und der relativ großen Anzahl von Bauelementen ist nur dann eine Drahtbrücke, ein so genannter Junper, zwischen LED1 und Masse erforderlich, wenn aus ästhetischen Gründen die drei LED in Reih und Glied stehen sollen. Bei einer Gehäusemontage bleibt dieser Gesichtspunkt vernachlässigbar.

Das Kabel für den Kathodenanschluss kann direkt mit der Masse-Leiterbahn verbunden werden. Obwohl die drei LED unterschiedliche Durchlassspannungen aufweisen, wurde ein einheitlicher Wert für den Vorwiderstand gewählt, da der Strom unter 20 mA liegt.

Regnilde E. Trebor/hc

Das Einpassen der Sandsteinkonstruktionen erfordert genaues Arbeiten. Der Zuschnitt erfolgt darum mit dem Bastelmesser.


2


3

Eine Stirnwand (l.), eine Seitenwand mit Tür (v.) und die noch nicht fertiggestellte Gegenwand (h.).


4

Bei den gebogenen Fensterstürzen gibt's zwei Möglichkeiten: Einsetzen oder, wie letztlich ausgeführt, aufkleben.

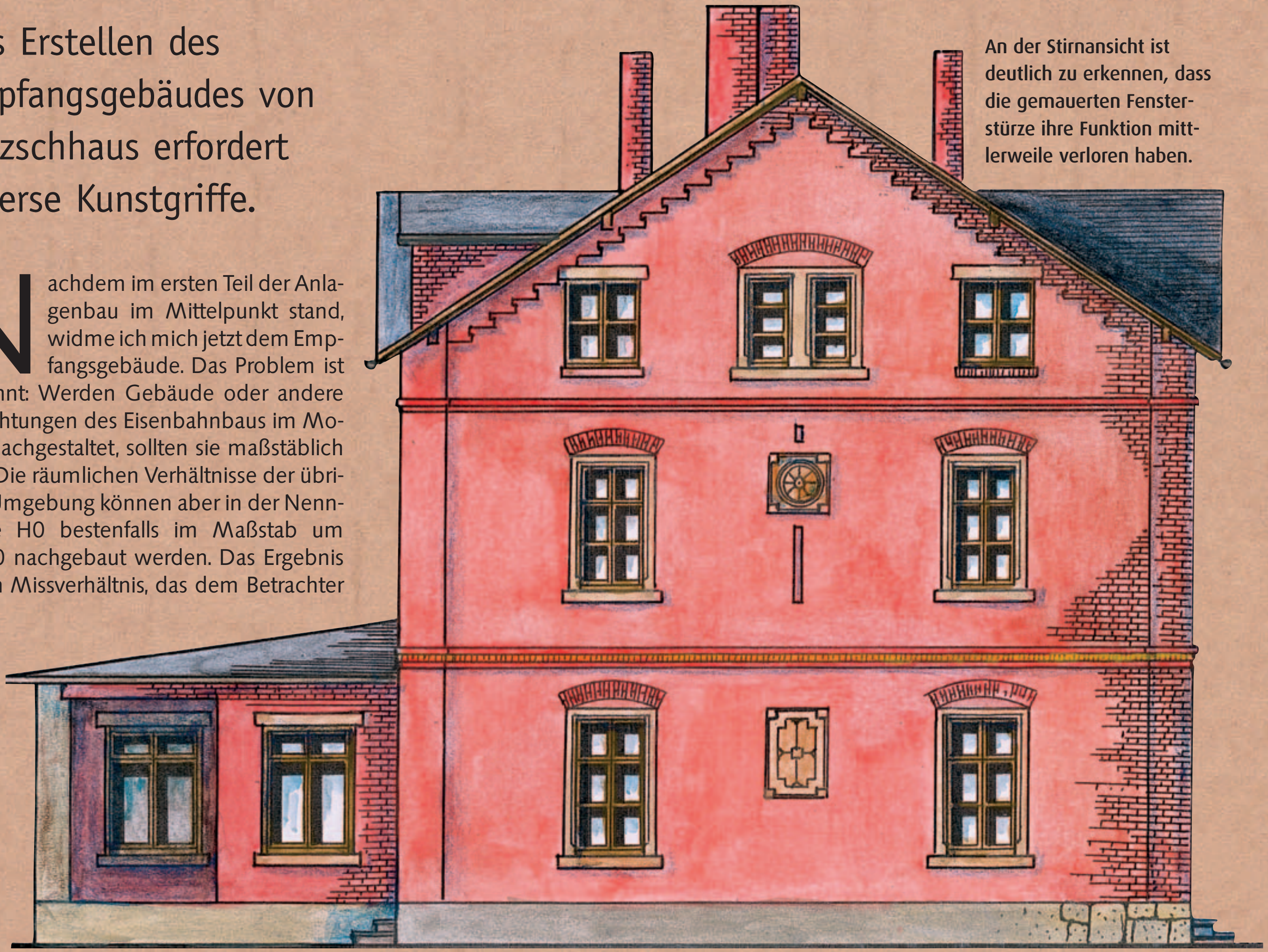

1

Die Wände bestehen aus 1-mm-Polystyrolplatten (grau) und Ziegelmauerwerksplatten derselben Stärke von Kibri.

Teil 2

Schönheide en miniature

Das Erstellen des Empfangsgebäudes von Wilzschhaus erfordert diverse Kunstgriffe.



An der Stirnansicht ist deutlich zu erkennen, dass die gemauerten Fensterstürze ihre Funktion mittlerweile verloren haben.

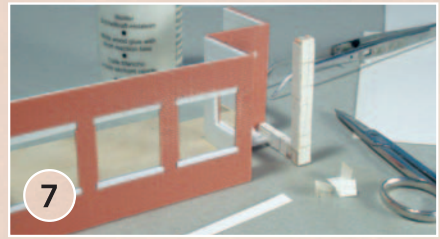
Nachdem im ersten Teil der Anlagenbau im Mittelpunkt stand, widme ich mich jetzt dem Empfangsgebäude. Das Problem ist bekannt: Werden Gebäude oder andere Einrichtungen des Eisenbahnbaus im Modell nachgestaltet, sollten sie maßstäblich sein. Die räumlichen Verhältnisse der übrigen Umgebung können aber in der Nenngröße H0 bestenfalls im Maßstab um 1:200 nachgebaut werden. Das Ergebnis ist ein Missverhältnis, das dem Betrachter



Das Empfangsgebäude besteht - ohne Dach - aus sechs Einzelbaugruppen.



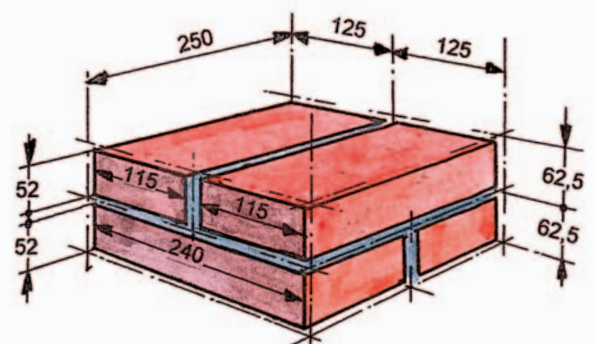
Der größere Aufwand der Segmentbauweise zahlt sich am Ende durch hervorragende Passgenauigkeit aus.



Die Sandstein-Dachstütze am Stellwerkanbau wird im Modell durch Streifen aus Aquarellkarton nachgebildet.



Da der Anbau abnehmbar ist, kann man auch Szenen vor der Epoche III nachstellen.



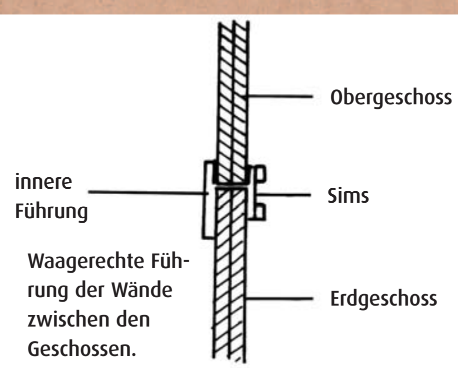
Ein Ziegelsteinverband nach DIN 4172. Bei einer Fugenstärke von 10 mm haben 16 Schichten eine Höhe von 1 m.

auffällt. Hier einen Kompromiss zu finden, gehört zu den Künsten des Modellbauers.

Nachdem die Planungsphase halbwegs zur Zufriedenheit absolviert war, ging es an die Gebäudekonstruktion. Dreh- und Angelpunkt dieses Abschnitts war der maßstäbliche Nachbau des Empfangsgebäudes mit Anbau, des Güterschuppens und der Baracke. Von einer Umladehalle im Bereich des Rangierbahnhofs hatte ich gehört, jedoch keine Gebäudereste mehr vorgefunden. Dabei hatte ich großes Glück: Die Firma Unger & Partner aus Klingenthal sandte Bauzeichnungen. Das Erstaunlichste dabei war die weitgehende Übereinstimmung der wahren Größen mit den errechneten Abmessungen nach der Ziegelzähl-Methode. Dabei wird von einem Maß von 250 x 125 x 62,5 mm pro Ziegel ausgegangen (DIN 4172). Bekannt ist die Formel: 16 Ziegelschichten = 1 m. Dass das Prinzip auch in der Horizontalen anwendbar ist, ist weniger bekannt: 4 Ziegel (Läufer) beziehungsweise 8 Ziegel (Block) = 1 m. Natürlich funktioniert diese Methode nur für Bauten aus genormten Ziegeln.

Mauerwerksplatten mit Nachbildungen des im Bauwesen weitverbreiteten Kreuzverbandes werden von verschiedenen Zubehör-Herstellern als Kunststoffplatten (Polystyrol) angeboten. Ich entschied mich für die Kibri-Platten, die ich im Sandwichverfahren verbaute. Dabei fanden für die Trägerschicht 1 mm dicke Polystyrolplatten (grau) Verwendung. Die so entstandene sichtbare Wanddicke in den Tür- und Fensterlaibungen beträgt somit 2 mm (das sind beim Vorbild 175 mm, und das ist etwa die Hälfte einer 36er-Wand).

Sichtbar sind jedoch 2,5 mm, da die Blendrahmen aus Sandstein 0,5 mm über die Mauerfläche hinausstehen. Die Vorderseiten der Fensterbänke stehen sogar 1 mm über der Wandfläche. Oder, ganz einfach: Aus den grauen Grund-Polystyrolplatten werden die Nennmaße der Fenster und Türen herausgeschnitten. Die Mauerwerksplatten erhalten Öffnungen, die ringsherum 2 mm größer sind. In diese werden die Sandstein-Blenden aus 1,5 mm dicken und die Fensterbänke aus 2 mm dicken Plastikplatten (beispielsweise von Evergreen) eingepasst. Da ist genaues Arbeiten mit dem scharfen Bastelmesser angesagt! Mit diesem werden zum Schluss die Fasen aus den Sandsteinumfassungen herausgeschabt. Rund 60 Fenster- und vier Türöffnungen warten so auf ihre Bearbeitung!



Waagerechte Führung der Wände zwischen den Geschossen.

Verständlich, dass man da nach Vereinfachungen sucht. So werden die bogenförmigen Fensterstürze nur angedeutet. Zumal sie nicht mehr den oberen Fensterabschluss bilden – offensichtlich wurden die Sandsteinrahmen beim Original erst später eingesetzt und die Flächen zwischen der Rahmenoberkante und dem gewölbten Mauerwerkssturz nachträglich vermauert. So werden die Bögen aus 0,2 mm dicken Evergreen-Platten ausgeschnitten, graviert und aufgeklebt. Die Fensterrahmen entstehen aus weißem Zeichenkarton (190-Gramm-Papier), aus dem die Öffnungen mit einem scharfen Skalpell ausgeschnitten werden. Die Scheiben bestehen aus hinterklebtem Klarsichtmaterial. Bei so vielen Fenstern lohnen sich die Anfertigung einer Zeichnung am Computer und das professionale Ausschneiden mittels Laser, beispielsweise durch die Firma Casalux (Lux Feinmodellbau, Tel. 0681/6851219, Internet: www.casalux.de).

Das Gebäude ist im Modell 280 mm lang, 130 mm tief und (mit Dach) 140 mm hoch. Hinzu kommt der →



Nach historischen Fotos entstanden die Schriftbilder der Beschilderung.



Die Fallrohre bestehen aus 1,5 mm dickem Kupferdraht und Feindraht.



Die Giebelseiten des Empfangsgebäudes sind mit aufwendigen Reliefs aus Sandstein geschmückt.



Reisefreudig betritt Herr Merten den Bahnsteig, um den Zug nach Chemnitz zu besteigen.



Das rohbaufertige Modell des Empfangsgebäudes. Zu diesem Zeitpunkt bestand das Dach zunächst nur aus einer gefalteten Pappfläche.

Stellwerksanbau mit den Dimensionen 120 x 60 x 50 mm. Letzterer soll abnehmbar sein, da er beim Vorbild erst später angebaut wurde. Das Haus wird in Segmente zerlegt, die einzeln am Basteltisch zu fertigen sind. Eine solche Aufteilung ist notwendig, da vier Räume getrennt mit einer Beleuchtung ausgerüstet werden sollten, die jederzeit zugänglich sein muss. Also setzt sich das Gebäudemodell aus den Segmenten Erdgeschoss-Ost, Erdgeschoss Eingang, Erdgeschoss-West, Obergeschoss-Ost, Obergeschoss Eingang, Obergeschoss-West und Anbau zusammen. Die horizontalen Verbindungen der Gebäudesegmente erfolgen mit straff sitzenden Holzdübeln und lösbarem Kleber von Busch. Die vertikalen Befestigungen bilden M3-Gewindespindeln und Holzleisten als Quer-Widerlager am Modellboden. Passgenau geführt werden dabei die Etagen durch heruntergezogene Mauerwerksstreifen, die den umlaufenden Sims darstellen.

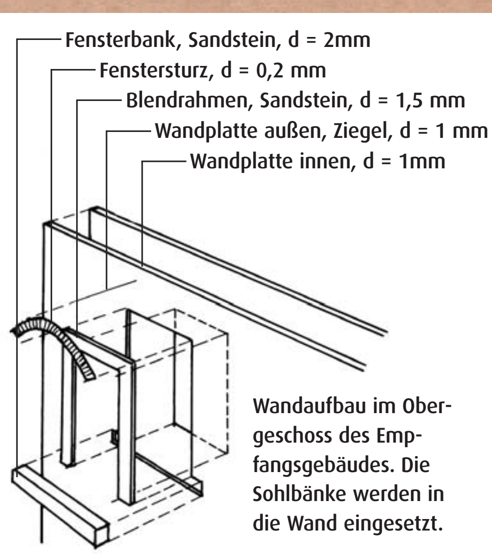
Übrigens: Hervorragend gestaltete Simse in verschiedenen Ausführungen bietet die Firma Auhagen an. Da ich sie jedoch als Führungselement zwischen den Etagen brauchte, habe ich Eigenanfertigungen vorgezogen.

Das Dach ist im Original mit Dachpappe gedeckt, die Schornsteine sind aus Ziegeln gemauert. Wegen des möglichst vorbildgetreuen Aussehens der Dachdeckung entsteht die Dachpappenimitation im Selbstbau aus Seidenpapier-Streifen (11 x 110 mm). Da hierbei die Verklebungen beim Abbinden leicht zu Spannungen und damit zu Verformungen der Dachplatten führen, kommen als Grundkonstruktion 1 mm dicke Pertinax-Leiterplatten zum Einsatz. Mit der Leiterseite nach innen, lassen sich die Platten im First verlöten und garantieren so eine stabile Dachfläche. Die Dachpappen-Streifen werden mit schwarzer Deckfarbe vorbehandelt und überdeckend mit UHU-Alleskleber (viel Aceton beimischen!) aufgeklebt. Schornsteine aus Mauerwerksplatten, Zugangsbrücken aus dünnem Sperrholz, First-Türmchen aus Messingdraht und -kugeln sowie angedeutete Dachsparrenenden aus Kanthölzchen vervollständigen das Dach.

Die Farbgebung ist übertragbar auf alle weiteren Gebäude: Grundierung mit hellgrauer Abtönfarbe (und viel entspanntem Wasser), gründliche Durchtrocknung dieser Schicht und Auftragen fast trockener Acrylfarben (Wedico) mit einem breiten, weichen Pinsel. Da die Fugen der Kibri-Platten unmaßstäblich tief sind, gelingt das vollflächige Bemalen der Ziegelfront recht gut. Wenn Nacharbeiten erforderlich sind, geschieht das mit Aquarell-Farbstiften von Castell. Dieser Farbauftrag wird mit einem fast trockenem Läppchen übertupft und schon ist aus dem Buntstiftauftrag eine Farbschicht geworden. In gleicher Weise werden die Häuserflächen gealtert und einzelne Steine farblich besonders hervorgehoben.

Der Bau von Güterschuppen, Baracke und die Zeichnung der Bahnsteigsperre finden Sie im nächsten Teil der Schönheide-Serie.

Georg Kerber



Wandaufbau im Obergeschoss des Empfangsgebäudes. Die Sohlbänke werden in die Wand eingesetzt.

Kaum steht das Gebäude, schon tummeln sich die ersten Fahrgäste auf dem Bahnhof.



Fotos und Zeichnungen: G. Kerber

Wasserspiele

Aus Abfall-Produkten entsteht ein Springbrunnen in H0.

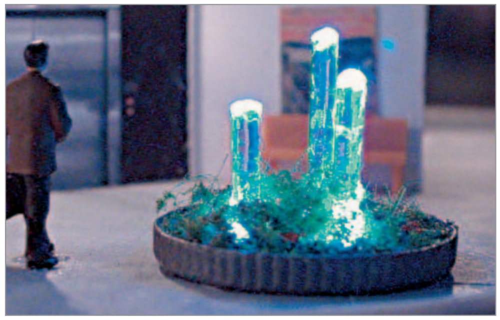


Foto: M. Schwerter

Besonders bei Dunkelheit stellt der Brunnen ein effektvolles Anlagen-Detail dar.

■ Als Mittelpunkt großer Plätze oder als Innenraumdekoration findet man oft Springbrunnen oder Wasserspiele. Aus einfachen Dingen wie einem Flaschendeckel und Polystyrolresten sowie einigen Leuchtdioden lässt sich schnell ein dekoratives Wasserspiel basteln. Die Einfassung bildet ein Kronkorken. Dieser wird in der Höhe auf etwa 5 mm (für H0) gekürzt. Da der Boden des Deckels in der Regel gewölbt ist und somit keinen geraden Stand für die Säulen bietet, sollte dieser bis auf einen 2 mm breiten Rand entfernt werden. Nun schneidet man aus einer 1 mm starken Polystyrolplatte einen neuen runden Boden aus. Es werden die Stellen markiert, an denen später die Säulen stehen sollen, und hier Löcher mit einem Durchmesser von 3 mm gebohrt. Nun klebt man den neuen Boden in den Deckel auf den verbleibenden Rand des ursprünglichen Bodens und dann kann das Ganze lackiert werden. Während die Wanne trocknet, können die Bauteile der Säulen hergestellt werden. Kaltweiße Leuchtdioden (LED) erweisen sich selbst bei Tageslicht als effektvoll, es können aber nach Belieben auch andere LED benutzt werden. Auf jeden Fall sollten diese einen Durchmesser von 3 mm und ein klares Gehäuse haben. Der runde LED-Körper wird oben gerade geschliffen. Nach dem Abschleifen sollte man unbedingt prüfen, ob die LED beschädigt wurden. Aus den Spritzlingen von Klarsichtteilen von Hausbausätzen kann man die Säulen mit unterschiedlichen Höhen von etwa 1 bis 2 cm herausschneiden. Anschließend werden die LED von unten in die Löcher im Boden geklebt und die Anschlussdrähte angelötet. Auf die abgeschliffene Seite der LED werden nun die Säulen geklebt. Ein Tropfen Heißkleber auf jede Säule stellt das herausquellende Wasser dar. In die Wanne gefüllter Gleisschotter wird mit Sekundenkleber fixiert. Der Wassereffekt entsteht durch Klarlack, der über die Steine und unregelmäßig auf die Säulen gestrichen wird. In den noch feuchten Klarlack können nun unterschiedliche Flocken und Grasfasern geklebt werden. *Martin Schwerter*

Abstand halten!

Mit einer einfachen Gleisbau-Lehre gelingt die Einhaltung der Parallelgleis-Abstände.

■ Selbst bei der Verwendung von so genannten konfektionierten Gleisen steht man oft vor dem Problem, die Parallelgleis-Abstände einzuhalten. Mit einer Lehre ist die Gleisverlegung wesentlich einfacher. Zunächst benötigt man ein etwa 20 mm breites und 5 bis 6 mm starkes Stück Hartholz. Mit einer Säge versieht man das Holz mit einem rechtwinkligen etwa 1,5 mm tiefen Schnitt, dessen Breite von der Kopfbreite der Schienen abhängt (Roco Line, Geo-Line 0,96 mm, Schnittbreite also 1 mm). Die Mitte des zweiten Schnittes ergibt sich aus der Spurweite (bei H0 16,5 mm). Beim Einmessen des Parallelgleises hat man zwei Möglichkeiten. Entweder berechnet man den Abstand der jeweils innen liegenden Schienen (Parallelgleisabstand minus Spurweite) oder man zeichnet die Mitte zwischen den beiden ersten Schnitten an, misst den Gleismittenabstand (bei Roco Line, Geo-Line 61,6 mm) und trägt von diesem Punkt ausgehend die Lage der beiden Schienen (jeweils 8,25 mm zu beiden Seiten) ab und sägt die beiden fehlenden Kehlen ein. Mit anderen Maßen lässt sich die Lehre natürlich auch für andere Gleissysteme und Spurweiten einsetzen.

Anton Kratzer



Foto: A. Kratzer

Mit vier Rillen ist die Gleisabstandslehre zum Einsatz bereit.

Tischleindeckdich!

Die Bastelwerkstatt unter dem Esstisch.

■ Wer kein eigenes Hobbyzimmer hat, dürfte beim Basteln vor einem Platzproblem stehen. Immer Werkzeug und Werkstück wegräumen zu müssen, kostet Zeit. Einfacher ist es, wenn sich die Werkbank beispielsweise unter dem Küchentisch befindet. Bei Bedarf lässt sich eine Beleuchtung unterbringen. Die Maße des Holzkastens sind nach der Größe des Tisches zu bemessen. Desweiteren benötigt man zwei Schaniere und zwei Schnappverschlüsse, damit die Platte auch sicher verankert ist. *Andreas Klora*



Foto: A. Klora

Mit zwei Handgriffen ist des Modellbauers Arbeits-Platz freigelegt.

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für eventuelle Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse: ***MEB-Verlag GmbH, MODELLEISENBAHNER, Basteltipps, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee***



Kraftpakete auf DSB-Gleisen waren die Mz der ersten (hinten, mit Panoramascheiben) und zweiten Lieferserie, nun bei Roco in H0.

Über drei Jahrzehnte prägten die wuchtigen Mz-Diesellokomotiven das Bild der DSB. Roco hat jetzt mehrere H0-Varianten im Angebot.

Danish Dynamite

Schön kann man sie nicht unbedingt nennen, die als Nachfolger der My- und Mx-Nohabs gebauten Streckendieselloks der Reihe Mz. Dafür war der Zugewinn an Traktionsleistung beträchtlich: Statt 1306 Kilowatt bei der My standen nun 2270 Kilowatt, bei der dritten und vierten Mz-Lieferserie gar 2685 Kilowatt zur Verfügung. Mz^{I} und Mz^{II} erhielten 16-Zylinder-Dieselmotoren, während Mz^{III} und Mz^{IV} 20-Zylinder-Motoren bekamen. Auch die Höchstgeschwindigkeit steigerte sich von 133 km/h (My) über 143 km/h (Mz^{I} und Mz^{II}) auf 165 km/h (Mz^{III} und Mz^{IV}). Übrigens hatten mehrere Mz eine Rolle in „Die Olsenbande stellt die Weichen", einem Film, den die Fans des dänischen Gaunertrios ebenso mochten wie der Eisenbahnfreund vor allem in der DDR, der so ganz legal viel von Kopenhagens Bahnanlagen sehen konnte.

Die Modelleisenbahn GmbH hat seit kurzem die Mz 1402 der ersten und die Mz 1414 der zweiten Bauserie im H0-Angebot. Beide Maschinen sind auch als Digital-Sound-Variante und für Dreileiterbetrieb erhältlich. Bei der Mz 1402 beeindrucken die Panoramafenster, die der Maschine zusammen mit der rotbraun-beigen Farbgebung ein fast futuristisches Aussehen verleihen. Schwierig zu reinigen, ließ man diese Fenster bei späteren Serien weg. Zuzurüsten sind bei der Mz 1402 nur die Scheibenwischer.

Die Mz 1414 ist vor der Inbetriebnahme zusätzlich mit Griffstangen auszustatten. Die in den 70er-Jahre bei den DSB eingeführte schwarz-rote Lackierung unterstreicht den Charakter eines Arbeitstieres.

Die Ausführung der Gehäuse ist wie immer gekonnt, auch Farbgebung und Beschriftung lassen keine Wünsche offen. Insbesondere verdienen die Ausführung der Spitzenlaternen und der Frontbereiche bei Mz 1414 (mit Rangierertritten auch über den Puffern) und die Gestaltung der Motorraumentlüftung großes Lob. Selbstredend haben die Loks gut gestaltete und einzusehende Führerstände.

Bei 2,1 Volt fährt die Lok im Analogbetrieb an und bewegt sich dabei langsamer als mit umgerechneter Schrittgeschwindigkeit. Bei 10,2 Volt erreicht sie ihre Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 143 km/h und ist mit 188 km/h bei 12 Volt bequem innerhalb der NEM (200,2 km/h, plus 40 Prozent für H0).

In Bezug auf die Zugkraft zeigen die Modelle, was „Danish Dynamite" ist, denn 68 Achsen Zugkraft in der Ebene sind 17 vierachsige Wagen. In der Acht-Prozent-Steigung (die die Mz beim Vorbild äußerst selten vorfand) reicht die Zugkraft immer noch für 44 Achsen.

Die Lok hat (auch analog) der jeweiligen Fahrtrichtung entsprechendes Spitzen- und Schlusssignal, dass sich im Analogbetrieb erst im höheren Spannungsbereich deutlich zeigt. Das ist aber auch das einzige Manko eines sonst gelungenen Modells. 189 Euro für die Analog- und 314 Euro für die Digital-Sound-Version (Preisempfehlungen) dürfen als angemessen gelten. *Henning Bösherz*

Steckbrief

- V/max bei 12 V 188 km/h
- V/max Vorbild (143 km/h) bei 10,2 V
- Auslauf aus 12 V 161 mm
- Auslauf aus V/max Vorbild 97 mm
- Anfahren bei 2,1 V mit ‹5 km/h
- Kriechen mit 1,9 V mit ‹5 km/h
- Zugkraft Ebene 115 g
- Zugkraft 3% Steigung 95 g
- Zugkraft 8% Steigung 73 g
- Kleinster befahrener Radius: 360 mm
- ***Katalognummern: Analog:*** 62710 (Mz1402), 62712 (Mz1414); ***Digital-Sound:*** 62711 (Mz1402), 62713 (Mz1414).

Die entsprechenden Wechselstrom-Modelle beginnen mit 68xxx.

Auf einen Blick

PRO Mehrere Varianten; Gravur und Ausstattung der Gehäuse; Farbgebung; halbelastische Griffstangen; sehr gute Fahr- und Zugkraftwerte

KONTRA Schwacher Lichtaustritt bei Analogbetrieb

PREIS 189 (analog)/314 (digital + Sound) Euro; Preisempfehlung des Herstellers

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠ ◭



Der H0m-Postwagen ist auch wegen seiner asymmetrischen Form mit der einseitigen Bühne ein interessantes Modell.

Einen neuen Postwagen, der auf den Gleisen der RhB zum Einsatz kommt, liefert „D+R".

Alpenpost

In der Schweiz wird bis heute noch Post auf der Schiene transportiert, das gilt auch für das Netz der meterspurigen Rhätischen Bahn (RhB). 1966/67 beschaffte die Schweizer Post PTT vier neue Vierachser Z^0 91 bis 94, die von der Schweizerischen Waggon- und Aufzügefabrik AG Schlieren (SWS) gebaut wurden.

Den ersten Wagen der Serie, Z 91, haben sich die Baienfurter H0m-Spezialisten von „D+R" zum Vorbild für ihr jüngstes Modell genommen. Der 1:87-Wagen rollt in Rot im aktuellen Outfit der PTT als Z13091 nach seinem Umbau 1996 an. Bei diesem Umbau erhielt das Vorbild große seitliche Roll- statt Schiebetore. Beim H0m-Postwagen fallen zunächst die gute Lackierung und die gestochen scharfe Bedruckung auf. Das Kunststofffahrzeug ist fein detailliert und das Geländer an der Rangiererbühne ist ein gutes Beispiel für filigranen Formenbau. Gelungen sind auch die vorbildlichen, von innen aufgeklebten engmaschigen Schutzgitter hinter den Fenstern. Der Wagen ist mit der D+R-Kurzkupplung ausgerüstet, gewöhnliche H0m-Bügelkupplungen liegen jedoch bei. Die Zurüstteile beschränken sich auf Bremsschläuche, Heizkupplung und Griffstangen. Die vorgebohrten Löcher müssen jedoch manchmal etwas aufgebohrt werden.

Bei der RhB werden die Postwagen den planmäßigen Regionalzügen angehängt und so bringt auch der Z13091 in H0m für 46 Euro Abwechslung in das Zugbild auf der heimischen RhB-Anlage.

Stefan Alkofer

Auf einen Blick

PRO Akkurate Lackierung und Bedruckung; gute Detailtreue; feine Gitterfenster, relativ wenig Zurüstteile

KONTRA Bohrungen für Zurüstteile

PREIS 46 Euro

URTEILE

Die Tatra-Lkw aus der früheren ČSSR waren in vielen RGW-Ländern im Einsatz. Modell-Mobile bietet ein TT-Modell des T138 an.

Zehntonner

Die Herstellung von Lkw der Marke Tatra lässt sich bis ins Jahr 1898 zurückverfolgen, die ersten richtigen Serien-Lkw entstanden 1914. Einen Namen machte sich Tatra schon vor dem Zweiten Weltkrieg mit der Entwicklung luftgekühlter Dieselmotoren. Von 1959 bis 1972 wurde der T138 gebaut und verließ in fast 46000 Exemplaren das Werk in Koprivnice.

Für alle TT-Freunde hat Modell-Mobile aus Dresden einen T138 als Zehn-Tonner-Kipper im Angebot. In dieser Ausführung und Farbgebung waren die allradgetriebenen Kipper auch auf vielen Baustellen in der DDR anzutreffen. In Orange lackiert, fielen sie im Straßenbild schon ein wenig auf.

Das Erscheinungsbild ist gut getroffen. Das gilt für die runde Schnauze ebenso wie für den Kippaufbau, der sich bis übers Kabinendach erstreckt. Korrekt ist die Ausführung der Räder: Vorn einfach, die beiden Hinterachsen jeweils mit Doppelbereifung. Im Führerhaus sind eine Sitzbank und das Lenkrad nachgebildet. Der Aufbau ist nach hinten kippbar.

Auch sind die Hauptmaße eingehalten worden: Länge über alles, Radstände und Breite entsprechen exakt dem Maßstab 1:120.

Was man ein wenig vermisst, sind ein paar Details. Einzig die Frontscheinwerfer sind silberfarben abgesetzt. Es fehlen Spiegel, Blink- und Rückleuchten und Farbe in den Felgen. Auch hätte es nicht geschadet, Kühlergrill und Türgriffe farblich abzusetzen.

Für rund 20 Euro ist der T138 im Fachhandel oder bei Modell-Mobile Dresden, Tel. (0351) 8030521, erhältlich.

Henning Bösherz



Unterwegs auf Straßen und Baustellen der RGW-Staaten waren die schweren Tatra-Kipper. Jetzt kommt ein TT-Modell des T138.

Auf einen Blick

PRO Gut getroffener Gesamteindruck; Maßstäblichkeit; Kippaufsatz

KONTRA Kaum abgesetzte Details; Felgen; Lampen

PREIS Zirka 20 Euro

URTEILE

Wahlweise als Bausatz oder Fertigmodell bietet Jano aus Eisenach einen neuen W50 in H0 an.

Filigran

Bereits als TT-Kleinserienhersteller bekannt, wagt sich der Familienbetrieb Albert aus Eisenach mit dem Niederdruckreifen-W 50 in die H0-Autowelt.

Das Modell besteht aus Messing und Weißmetall und ist ungewöhnlich fein und sauber detailliert. Die Bodenansicht zeigt, mit welchem Sachverstand Stoßdämpfer, Getriebe und andere Kleinigkeiten exakt nachgebildet wurden. Die Allradvorderachse hat vollbewegliche Achsschenkel. Die Niederdruckreifen sowie die Felgen mit den Ringtritten sind komplex nachgebildet. Die farbliche Gestaltung ist den DDR-Farben angepasst worden. Die Auslieferung der Kleinserie ist für April 2006 geplant. Nicht umsonst deklariert Jörg Albert seine neue H0-Fahrzeuggeneration als Sammlermodelle, stellen diese doch zu einem vertretbaren Preis hohe Modelbaukunst dem Modellbahner und Sammler zur Verfügung. Der W50 kostet als Fertigmodell etwa 69 und als Bausatz ungefähr 40 Euro. Weitere Modelle: W 50 LA/Z 3Sk-ND, W 50 LA/Z 3SK-ND NVA. Bezug über: JANO Modellbau, Langensalzaer Str. 40, 99817 Eisenach, www.jano-modellbau.de, Email: info@jano-modellbau.de. *Rainer Albrecht/al*



Kleinserienfertigung auf hohem Niveau stellt der neue Jano-W50 dar. Liebhaber wird er nicht nur in den neuen Bundesländern finden.

Auf einen Blick

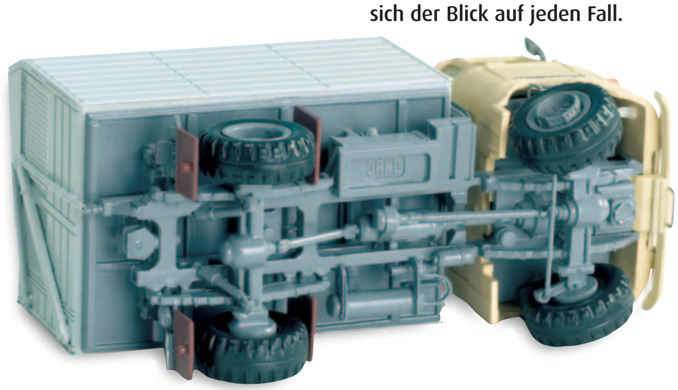
PRO Feinste Details am Fahrwerk sind nachgebildet; Reifen und Felgen in kaum gekannter Qualität; Fertigmodell sauber gebaut

KONTRA Lackierung ist etwas zu grob pigmentiert (wird aber geändert)

PREIS 40 bzw. 69 Euro

URTEILE

Meist sieht man das Fahrgestell der H0-Fahrzeuge auf der Anlage nicht. Beim W50 in 1:87 lohnt sich der Blick auf jeden Fall.





„Alt wie ein Baum möchte ich werden, solange die Riester-Rente reicht", könnten die Puhdys heute passend zu den Preiser-Figuren singen.

Preisers Beitrag zur Diskussion um das Renteneinstiegsalter sind vier betagte Reisende, die es im Maßstab 1:22,5 und 1:45 gibt.

Rente mit 67

Fröhlich-falsch grinsende Barbie-Girls mit marktwirtschaftlichem Dauerlächeln werden in der Werbung zunehmend rarer, die Sache vieler Modellbahnfreunde waren auch andere Pflichtoptimistisch-Schauer(innen) nie. Das Durchschnittsalter der Gesellschaft steigt, die Spaßgesellschaft weicht nüchternem Realismus, und bald dürfen wir bis zum 67. Lebensjahr arbeiten. Ob wir das dann auch können, ist eine andere Frage.

Zumindest in den Maßstäben 1:22,5 (Spur II) und 1:45 (0) hält nun der gleiche Realismus Einzug. Preiser legt vier sitzende Reisende auf, die nicht nur erkennbar kurz vor oder schon im Rentenalter sind: Körperhaltung und Gesichtsausdruck sind durchaus pessimis-tisch oder allenfalls apathisch. Dazu passend ist die unauffällig-schlichte Kleidung: Die Herren im akkurat zugeknüpften Hemd oder gar mit Weste, die Damen im langen Kleid.

Die Auswahl in H0, aber auch TT, N und Z ist groß und gut, siehe auch Messebericht. Aber irgendwie drängt sich der Verdacht auf, dass Preiser für die großen Spurweiten mehr Originalität bei der Vorbild-Auswahl wirken lässt. Die Spur-II- und Spur-0-Freunde soll's freuen, und sicher sind dafür 24 oder 14 Euro übrig.

Henning Bösherz

Auf einen Blick

PRO Gute Motivwahl; realistische Körperhaltung; passend schlichte Bekleidung

KONTRA -

PREIS Zirka 24 (II)/ 14 (0) Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Die oben, am kurzen Stummelvorbau angebrachten großen, augenähnlichen Scheinwerfer verleihen der Baureihe ihr typisches Gesicht.

Tal-Sprinterin

Roco hat die Baureihe 1670 der ÖBB neu aufgelegt. Die markante E-Lok wurde völlig neu konstruiert.

Unter den österreichischen Altbau-E-loks nimmt die Reihe 1570/1670 eine Sonderstellung ein. Das Antriebskonzept der ersten österreichischen E-Lok mit Einzelachsantrieb war einzigartig: Vertikalmotoren mit Siemens-Pawelka-Gelenkantrieb und einer sehr ungewöhnlichen Achsanordnung (1A)'Bo(A1)', das heißt, die beiden Vorlauf- und die äußeren Treibachsen waren zu einem führenden Drehgestell kombiniert (siehe MEB 7/2003).

Ein Antriebskonzept, das die Modelleisenbahn-GmbH (Roco) bei ihrem neuen H0-Modell der Reihe 1670 nicht sklavisch kopierte. Bei der 1:87-Version der 1670.06 sind die Achsen der beiden Drehgestelle angetrieben, während die mitt-





Das Innenleben der 1670: Der Decoder wird oben zentral eingesteckt, das Decoderfach befindet sich im Fahrzeugboden.



leren Achsen antriebslos mitrollen.

Aber nicht nur der Antrieb der 1670 war ungewöhnlich, auch die kurze und sehr kompakte Bauweise, die der Lok das bullige Aussehen verlieh, war mehr als auffällig. Bis heute ist die spätere Unterbaureihe 1670.100 Österreichs Loktype mit dem höchsten Metergewicht.

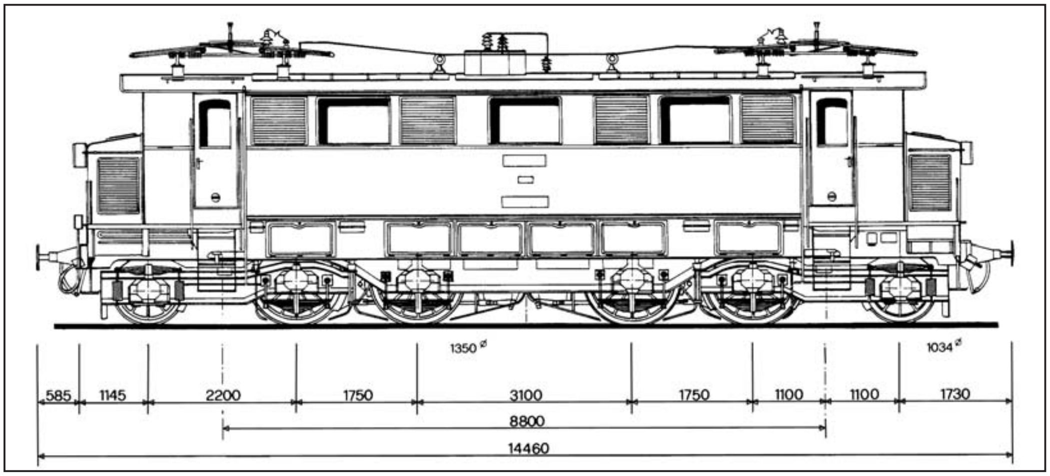
Eine Form, die die Roco-Konstrukteure vorzüglich umsetzten. Das typische Gesicht der Baureihe wurde exakt getroffen. Die H0-1670 gefällt dank feinster Gravuren am Lokrahmen, feine und grobere Niete werden gut differenziert, freistehende Griffstangen heben die Wertigkeit, der reichlich detaillierte Lokrahmen lädt das Auge zum Verweilen ein. Der zweite Blick bemängelt lediglich die in der Drehgetellblende integrierten Bremsklötze.

1928 trat die erste 1670 ihren Dienst bei den damali- →

Die Talstrecken der österreichischen Alpen waren ihre Domäne. Die blutorangene 1670 ist ein prima Farbtupfer auf alpinen Anlagen.

Mess- und Datenblatt

1670.06 der ÖBB von Modelleisenbahn GmbH in H0



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Modelleisenbahn GmbH (Roco), Salzburg
Bezeichnung: 1670.06 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB)
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2005
Epoche: IV
Katalognummer: 63670
Im Handel seit: Dezember 2005
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 335 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 419 mm
Kupplung: Kulissengeführte Roco-Universal-Kupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 220 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

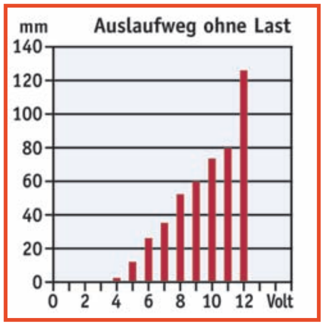
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer von 8 Rädern
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges Spitzenlicht
Digitale Schnittstelle: NEM 652

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Kardanwelle und Schnecke-/Stirnradgetriebe auf die Drehgestellachsen
Schwungmasse: Zwei
Haftreifen: Sechs
Zugkraft: Ebene: 65 Gramm (Zug mit 40 Achsen)
3 % Steigung: 55 Gramm (Zug mit mehr als 30 Achsen)
6 % Steigung: 40 Gramm (Zug mit 24 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Gehäuse der Lok spreizen und nach oben abheben.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses zugänglich
Zurüstteile: Geätzte Lokschilder
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	14460	166	167
Gesamtachsstand	11000	126,5	127
Achsstand des Drehgestells	2200	25,0	25,5
Achsstand mittlere Achsen	3100	35,5	36
Treibraddurchmesser	1350	15,5	15,5
Laufraddurchmesser	1034	12	12

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2,5	4	–
Kriechen	2,5	4	–
U_{Nenn}	12	129	125
V_{max}Vorbild	10	100	70

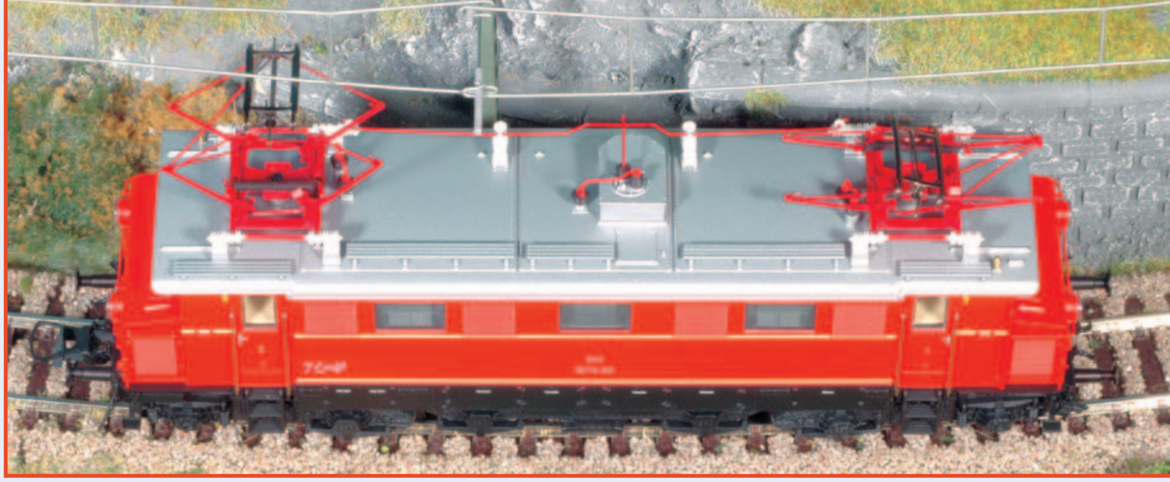
gen BBÖ an. 29 Stück führten ab dieser Zeit als Talschnellzugloks Personenzüge zwischen Brenner und Kufstein, Innsbruck und Salzburg sowie auf der Strecke Bregenz – Arlberg – Innsbruck. Abgeliefert wurden die Maschinen damals in Grün. Ab 1970 erhielten einige Loks den blutorangenen Anstrich, so auch die 1670.06, die seit ihrer Ablieferung am 2. August 1928 bis zur Ausmusterung am 29. März 1983 in Innsbruck beheimatet war. Laut Anschriftentafel auf der Lok „Br. Unt. Lz 2.5.1979" steht das Roco-Modell etwa vier Jahre vor dem Karriereende. Zu diesem Zeitpunkt hätte die Lok auf dem Dach braune statt der weißen Isolatoren tragen müssen. Ansonsten ist die Dachausrüstung jedoch stimmig und filigran.

Die orangene Lackierung ist ohne Fehl und Tadel, die feinen cremefarbenen Zierstreifen sind gestochen scharf. Über

Geätzte Lokschilder sind nicht immer ein Segen

Sinn und Zweck der beigelegten geätzten Lokschilder lässt sich jedoch trefflich streiten, zumal das Lokschild beim Vorbild in der Farbe des Wagenkastens ausgeführt ist. Da wäre es besser gewesen, in der Form erhabene Lokschilder, wie sie bei den ÖBB-Altbau-E-Loks üblich waren, zu integrieren. Das saubere, rechtwinklige Ankleben der beigelegten Lokschilder ist eine diffizile Aufgabe, die schnell zu mit Klebstoff verschmierten Gehäusen und großen Enttäuschungen führen kann. Eine Alternative wären kleine Stifte auf den Schildern und Bohrungen im Gehäuse.

Die Fahreigenschaften des H0-Modells, das von einem Mittelmotor mit zwei Schwungmassen angetrieben wird, sind hervorragend. Die 1670.06 verfügt über einen seidenweichen Lauf im gesamten Spannungsbereich: Sanft fährt



Abgesehen von den fälschlicherweise weißen Isolatoren ist das Dach der 1670 eine stimmige H0-Reproduktion des Vorbilds.

die Lok bei 2,5 Volt an und erreicht bei 12 Volt eine Höchstgeschwindigkeit von 129 km/h. Das ist nur wenig mehr als die Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 100 km/h und innerhalb der NEM-Toleranzen. Dabei ist vom 1:87-Modell nahezu keine Geräuschentwicklung zu vernehmen. Schön ist, dass das Licht schon bei sehr geringer Spannung deutlich zu erkennen ist, weniger schön ist der deutlich gelbe Farbton. Haftreifen sind keine Mangelware bei 1670.06. So sind die beiden äußeren Achsen mit Adhäsionshilfen aus Kautschuk belegt und auch jeweils ein Rad der beiden antriebslosen Mittelachsen. Die Zugkraft reicht in der Ebene gut für zehn vierachsige Schnellzugwagen, in der sechsprozentigen Steigung zieht das Modell noch mühelos fünf Schnellzugwagen.

Auch die Kurvengängigkeit ist problemlos. Die beiden mittleren Achsen sind innerhalb des Lokrahmens seitlich nahezu frei beweglich. Neben der horizontalen Freiheit besitzen die mittleren Achsen wie auch eines der beiden Drehgestelle einen zusätzlichen, vertikalen Freiheitsgrad, während das andere Drehgestell in dieser Richtung fixiert ist. Diese Dreipunktlagerung trägt zu dem ruhigen Lauf bei. Die Stromabnahme erfolgt über die vier äußeren Achsen.

Die kleinen Fehler, die das neue Roco-Modell aufweist, sind zu vernachlässigen. Wer sich nicht sicher fühlt, sollte sich überlegen, ob er die geätzten Lokschilder anbringt. Ansonsten ist das 1:87-Modell dieses bemerkenswerten Vorbilds sehr gelungen. Am wichtigsten sind die hervorragenden Laufeigenschaften, die für viel Spielspaß sorgen. Für rund 220 Euro sollten Österreich-Fans, aber auch alle Liebhaber außergewöhnlicher Loks zufriedengestellt werden. *Stefan Alkofer*



Gelungen ist die Frontpartie der Lok. Ein feiner Stromabnehmer trägt zum guten Eindruck bei.

Die Wellpappe eines Schuhkartons bildete die Basis für die Steinbogenbrücke. Und auch der kleine Fluss kann sich sehen lassen.



Fotos: Borio

Eine zurechtgeschnittene 7up-Flasche war die ideale Vorlage für den Turm im Inneren der Burg. Im Hintergrund die Bucht von Palma.



RUINAS DE MALLORCA

Eine H0-Burgruine auf der Ferieninsel: José Luis Borios kleines Meisterwerk entstand nach dem intensiven Studium eines MEB-Artikels.

Wenn die Wintermonate auf Mallorca nahen, mutiert das beliebteste Urlaubsziel deutscher Sonnenhungriger oft zu einem rauen und nassen Eiland. Eine günstige Zeit, dem Modellbau zu frönen. José Luis Borio, Modellbahner aus Passion und seit Jahren treuer MEB-Leser, nahm den Artikel von Michael Robert Gauß in Heft 11/05 zum Anlass, ein eigenes Burgruinen-Diorama zu schaffen. Tatkräftige Mithilfe erhielt er von seinen „Chicas", wie die weiblichen Mitglieder einer Familie auf Spanisch genannt werden.

Das Familienoberhaupt ist schon seit den 60er-Jahren großer Märklin-Fan. Damals noch in Buenos Aires ansässig, baute er mehrere H0- und Z-Anlagen. Seit 2005 lebt José Luis Borio auf Mallorca. Tortz des tollen Flairs seiner neuen Heimat ist die Modellbahn sein liebstes Hobby geblieben. Aus Platzgründen war zunächst an eine neue größere Anlage nicht zu denken. Die gaußsche Burg nahm Borio zum Anlass, modellbauerisch in Übung zu bleiben. Tochter Constanza hatte dabei die Idee, als Basis für den Burgturm eine Limonadenflasche aus Plastik zu verwenden. Das Grundmaterial für die alte Steinbogenbrücke lieferte die Wellpappe eines Schuhkartons. Beides wurde passend zurechtgeschnitten und dann mit Tonmasse entsprechend verkleidet. Das Gravieren der Steine sowie das Lackieren des Mauerwerks lag dann wieder in den Händen von Constanza, die ihre künstlerische Ader von Papa José Luis geerbt hat.

Die Gestaltung des kleinen Flusses sowie der übrigen Umgebung erfolgte dann wieder in bewährter Teamarbeit. Dabei kam handelsübliches Zubehör von Noch und Faller zum Einsatz. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Auch MEB-Mitarbeiter Michael Robert Gauß zeigte sich überrascht und natürlich erfreut, dass seine Arbeiten derart perfekte Nachahmer finden – und das sogar auf der balearischen Sonneninsel.



Die Modellbahn-Familie aus Mallorca: Constanza, Cristina, José Luis und Silvia Borio (v.l.).

Übrigens: Wer beim Modellbau noch nicht ganz so fit ist wie Familie Borio, kann seine Fertigkeiten beim nächsten Modellbauseminar mit Michael Robert Gauß im September weiterentwickeln (siehe Rubrik Modellbahn aktuell).

Familie Borio ist inzwischen in ein kleines Häuschen umgezogen. In der Garage hat sich der Hausherr bereits eine Ecke für eine große H0-Anlage reserviert. Bald will er loslegen, seine „Chicas" sollen natürlich mit von der Partie sein. Und auch der MEB wird wieder viele Anregungen bieten, da ist sich José Luis Borio ziemlich sicher.

WS


NEUHEITEN zur Spielwaren-Fachmesse Nürnberg 1955

Abb. 136 „Le train bleu“ — der Blaue Zug mit der neuen TRIX EXPRESS-E 10 (761) und den neuen blauen TRIX EXPRESS-TOUROPA-Wagen (20/175)

Zur Nürnberger Spielwarenfachmesse im März 1955 brachten wir diesmal bewußt etwas weniger Neuheiten heraus, denn nach den wirklich sehr umfangreichen Programmen der Jahre 1953 und 1954 wollten wir zugunsten der Fertigung und Lieferung ...

Dann brachten wir den Touropa-Fernexpreß-Wagen in blauer Ausführung mit silbernem Dach, grauer Schürze und ebenfalls mit moderner Pufferform, Gummiwulstattrappen und modellmässiger Beschriftung (Abb. 138). Ein Zug dieser blauen Touropawagen ergibt ein ...liches Bild auf jeder Modellbahn...

Zur Spielwarenmesse 1955, also kurz nach der Vorstellung der Originale, präsentierte Trix die Express-H0-Modelle.


Verkürzt, aber breiter waren Fleischmanns erste H0-Touropa-Wagen.


Auch verkürzt: Das Kunststoff-H0-Modell von Trix entstand in den frühen 60er-Jahren.


Auch beim N-Modell verzichtete Trix in den 60er-Jahren nicht auf eine Verkürzung.


Der Bctm 256.0 (Katalogabbildung von Roco) entstand auf Willy Ades Reißbrett.

Seit Einführung der Originale findet man die Touropa-Wagen auch im Sortiment vieler Modellbahn-Hersteller.

Fahrt ins Blaue

Blau ist eine königliche Farbe, die zu nahezu allen anderen Farben passt. Das von der Touropa gewählte Indigoblau klingt schon nach Süden, Fernweh und Sonne. Dementsprechend groß war schon früh die Nachfrage nach Modellen.

Den Anfang machte nur wenig mehr als ein Jahr nach Einführung der Vorbilder Trix Express. Der Zeit entsprechend, musste sich der


Auch die V200 kam gelegentlich zu Touropa-Ehren. Lok von Roco, Wagen von Lima.

H0-Reisende mit einer stark verkürzten Ausführung bescheiden. Auch Fleischmann fasste sich mit seinem Modell kurz, des hauseigenen Grundmaßstabes 1:82 wegen legte der Vierachser aber in der Breite zu. Während Trix den Blechaufbau in den 60er-Jahren durch einen aus Kunststoff ersetzte, blieb Fleischmanns Volumen-Modell bis in die frühen 70er-Jahre im Sortiment. Einen Nachfolger fand der Oldtimer erst in den 90er-Jahren, dann aber bereits im heute noch aktuellen Längenmaßstab 1:93,5. Mitte der 60er-Jahre wagte Willy Ade für Röwa und Kooperationspartner Trix einen Vorstoß in Richtung größerer Maßstäblichkeit. Unter den im Längenmaßstab 1:100 ausgeführten Schnellzugwagen-Modellen fand sich auch der seinerzeit hochmoderne Bctm 256, der durch die mittig gelegenen Vorzugsabteile und die dadurch bedingte Fensterteilung auffiel. Für die damalige Zeit unerhört üppig war die Wagenlänge von 27,5 cm. Die Röwa-Form landete nach dem Konkurs im Roco-Fundus, die den Vierachser bis 1998 im Katalog führte. Dort hielt auch eine neu konstruierte Nachbildung des Ur-Touropa-Wagens Bcm 251 in den Längenmaßstäben 1:100 und 1:87 Einzug. Exakt dasselbe Vorbild in denselben Längen realisierte auch Lima in den frühen 90er-Jahren. Seit kurzem gibt es bei Alpha-Trains ein H0-Modell des Bcm 252.0, dessen Vorbilder 1960 aus Bcm 251 umgebaut wurden. Der Bcm 252.0 fällt wegen der hälftigen Teilung in Vorzugs- und Normal-Abteile auf. Bei den maßstäblich langen H0-Modellen folgte man übrigens zum wiederholten Male Willy Ade, der bereits in den späten 70er-Jahren Modelle des Bcm 241 und des mit Küchenabteil ausgestatteten Bcm 241.1 fertigte. Beide Modelle sind als überarbeitete Wiederauflagen avisiert. Als Neukonstruktion kündigt Willy Ade den langen Bcm 256 an. Von Liliput gab es zwar auch schon früh 30,3 cm lange „m“-Wagen, jedoch beschränkten sich die Österreicher auf den DB-Typ Bcm 243.

Im Rahmen der „m“-Wagenserie fertigt Tillig ein fein detailliertes TT-Modell des Bcm 251 in Epoche-III-Ausführung.

Das Touropa-Zeitalter im Maßstab 1:160 begann bei Trix schon recht früh mit einem putzig verkürzten Bcm 251. Nach dessen Abschied in den späten 70er-Jahren folgte erst 2005 ein, natürlich exakt maßstäbliches Nachfolgemodell desselben Typs. Fleischmann nahm sich in N den langen Bctm 256 in DB-Ausführung zum Vorbild und führt ihn noch heute als grünes DB-Modell und in der aktuellen Lackierung von DB-Nacht-Zug im Sortiment.

Freunde des Maßstabs 1:220 müssen leider weiter auf das Großserien-Modell eines Touropa-Wagens warten.

Jochen Frickel



Foto: Dr. Rolf Brüning

Mit Lima-Wagen ist hier Rocos durch neue Pantographen aufgewertete E 16 unterwegs. Altbau-E-Loks sah man gerade im Süden oft im Turnus-Verkehr.



Noch aus Blech entstand der Trix-Bcm 251. Der Bctm 256 (hinten) misst in H0 stattliche 27,5 cm.



Den Bcm 252.0 fertigt Alpha-Trains in exakt maßstäblicher H0-Ausführung. Das Epoche-III-Touropa-Modell rollt im Spätsommer an.



Mit dem von Tillig seit 2005 gefertigten Bcm 251, fahren TT-Preiserlein in den Urlaub.



Den Bctm 256.0 gab es auch bei der DB (hinten). Auch den modernisierten Wagen von DB-Nacht-Zug gibt es bei Fleischmann in N.





Vorwärts in die Vergangenheit

Die zauberhafte Atmosphäre der 50er-Jahre fangen die Diepholzer Eisenbahn-Freunde auf ihrer sehr variablen H0e-/H0-Anlage ein.



Also, genaugenommen ist die bis zu 28-teilige H0e- und H0-Anlage der rührigen Niedersachsen aus Diepholz und Umgebung von wenigen Ausnahmen abgesehen eine Segment- und keine Modulanlage.

„Damit haben wir keine Probleme", lacht Klaus Sobolewski, seit einem Jahr Vorsitzender des nicht eingetragenen Vereins Diepholzer Eisenbahn-Freunde (DEF). Entscheidend ist für ihn und seine immerhin 31 erwachsenen Mitstreiter nicht die Bezeichnung, sondern ein Höchstmaß an Variabilität. Und die wird auch ohne die für Module typische Festlegung, etwa beim Gleisabstand von der Anlagenkante, erreicht, allerdings nicht ohne Versatz. Was →



Nicht ganz epochenrein, aber für die Landbevölkerung eine willkommene Abwechslung ist die H0-Dorfkirmes.

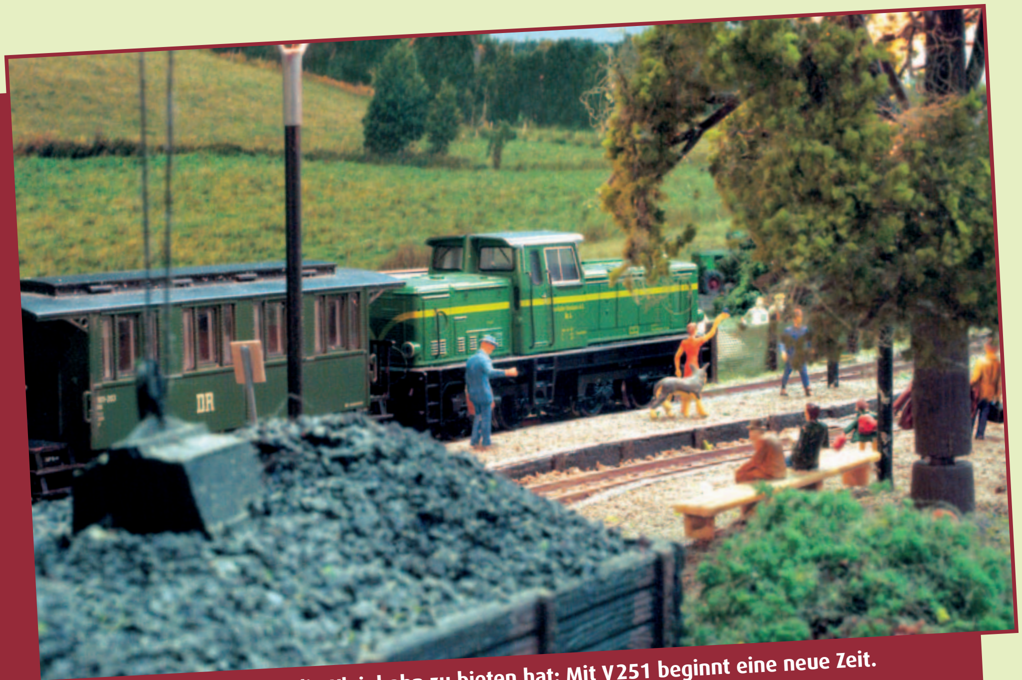


Segmente und Module, hier ohne die H0-Anlagenteile, erlauben eine Vielzahl unterschiedlicher Kombinationen.

Zeichnung: Eisenbahn-Freunde Diepholz

Eine Ausnahme-Erscheinung: Der Einschnitt hat sein ganz konkretes Vorbild oberhalb des Vilsener Bruchs vor dem Hp Heiligenberg.





Das Modernste, das die Kleinbahn zu bieten hat: Mit V251 beginnt eine neue Zeit.

freilich dem Flair bei Ausstellungen, so auch bei der letzten Kölner Messe, kaum etwas anhaben kann. Und dem Spiel-, besser Fahr(be)-Trieb der DEF-Mannen tut´s ohnehin keinen Abbruch.

„Eine romantische Fahrt mit der Schmalspurbahn gefällig?" Klaus Sobolewski lädt ein und ab geht´s von Ernstberg, dem Regelspurbahnhof mit Dreischienengleis, über Güglingen und Malbitz nach Tiefenbach. Die Stationsnamen an der Strecke entspringen zum Teil der Phantasie, aber keineswegs dem Zufall. Ernstberg beispielsweise erinnert an den verstorbenen Modellbahnfreund Ernst Reddemann und Malbitz lässt nicht von ungefähr sorbische Einflüsse erkennen, hat die DEF-Kleinbahn doch einen Triebwagen der ehemaligen Spreewaldbahn im Bestand.

Derweil ist schon Güglingen, die DEF-Haupteinsatzstelle, erreicht. Im zweiständigen Lokschuppen mit Werkstatt wird fleißig gearbeitet. Ambossschläge sind zu hören, Schweißlichter flackern.

„Alles umsteigen", lässt sich Klaus Sobolewski hören. Und weiter geht die Fahrt, jetzt mit einer Mallet-Maschine, der 99633, als Zuglok. Am nächsten Haltepunkt kreuzt eine ehemalige Zillertalerin der Baureihe U, die 994712, mit dem Gegenzug.



Ob Rot- oder Schwarzbunte: An der Viehverladung herrscht wochentags stets reger Betrieb.

Umstellung von Analog- auf Digital-Betrieb

„Die klassische Leitungsschaltung für Modultechnik“, reißt Sobolewski den versonnenen Reisenden aus seinem Schmalspur-Wachtraum: „Zwei Fahrleitungen, zwei Blindleitungen und zwischen den Bahnhöfen wird gekreuzt.“ Noch wird in H0e analog gefahren, aber die Umstellung auf Digitalbetrieb mit Lenz-Decodern und Rocos Lokmaus 2 wie auf der H0-Nebenbahn ist bereits in Angriff genommen.

Was die Frage aufwirft, wie das bislang auf dem Dreischienengleis funktioniert hat? Gab´s da keine Störsignale? →



Ließ sich vom Messestress nicht aus der Ruhe bringen: Das muntere Sextett des Diepholzer DEF-Vereins.

Auf einen Blick

Die Diepholzer Eisenbahn-Freunde (DEF), gegründet 1980, haben derzeit 32 erwachsene Mitglieder und eine rührige Jugendabteilung mit 23 Mitgliedern im Alter von acht bis zu 17 Jahren. Die Vereinstreffen finden jeden Dienstag ab 19.30 Uhr im Diepholzer Domizil in der Steinstraße 1, linker Eingang neben der Apotheke, zweiter Stock, statt. Die Jugendabteilung hält ihre Zusammenkünfte samstags, im Winter 14-täglich, von 14 bis 17 Uhr im Lohner „Jugendtreff“, Bakumer Straße, ab.

Sechspolschalter regelt Betrieb auf Dreischienengleis



Der Haltepunkt Raiffeisen verfügt über eine häufig frequentierte Rollbockanlage.

Anlagensteckbrief

H0e-/H0-Modul-/Segmentanlage, 28-teilig, offene Rahmenbauweise Maße: 1,00 x 0,50 m u. a.

- ***Erbauer:*** **Diepholzer Eisenbahn-Freunde (DEF)**
- ***Bauzeit:*** **Seit 1995**
- ***System:*** **Zweileiter-Gleichstrom**
- ***Epoche:*** **III, 50er- und 60er-Jahre**
- ***Gleislänge:*** **Je nach Aufbau bis 55 m**
- ***Gleismaterial:*** **Bemo, Tillig**
- ***Rollendes Material:*** **Bemo, Roco, Tillig, Weinert, Fleischmann**
- ***Betrieb:*** **Analog, digital (Lenz)**
- ***Thema:*** **Eingleisige Kleinbahn mit Nebenbahn und Dreischienengleis**
- ***Vorbild:*** **Norddeutsche Motive**
- ***Kontakt:*** **DEF, Postfach 1266, 49342 Diepholz**

Sobolewski schmunzelt: „Das Problem mit störenden Rückimpulsen hat ein Sechspolschalter gelöst, der auf H0- oder H0e-Betrieb umschaltet!"

Aha, ein gleichzeitiger Mischbetrieb mit Regel- und mit Schmalspurtriebfahrzeugen auf dem Dreischienengleis war also nicht möglich.

Der Zug rumpelt weiter. Was aber an der Kleinbahn und nicht an den Übergängen zwischen den Anlagenteilen liegt. „Die haben zwar unterschiedliche Maße, aber unsere Übergänge sind genormt", betont Peter Richter, Sobolewskis Vorgänger im Amt, das er 13 Jahre bekleidete. Drei Zehner-Bohrungen im Abstand von fünf

Zentimetern an den Segmentrahmenseiten erlauben so ziemlich alle Kombinationen. Die Verbindung sichern Achter-Schrauben mit Unterlegscheiben und Flügelmuttern.

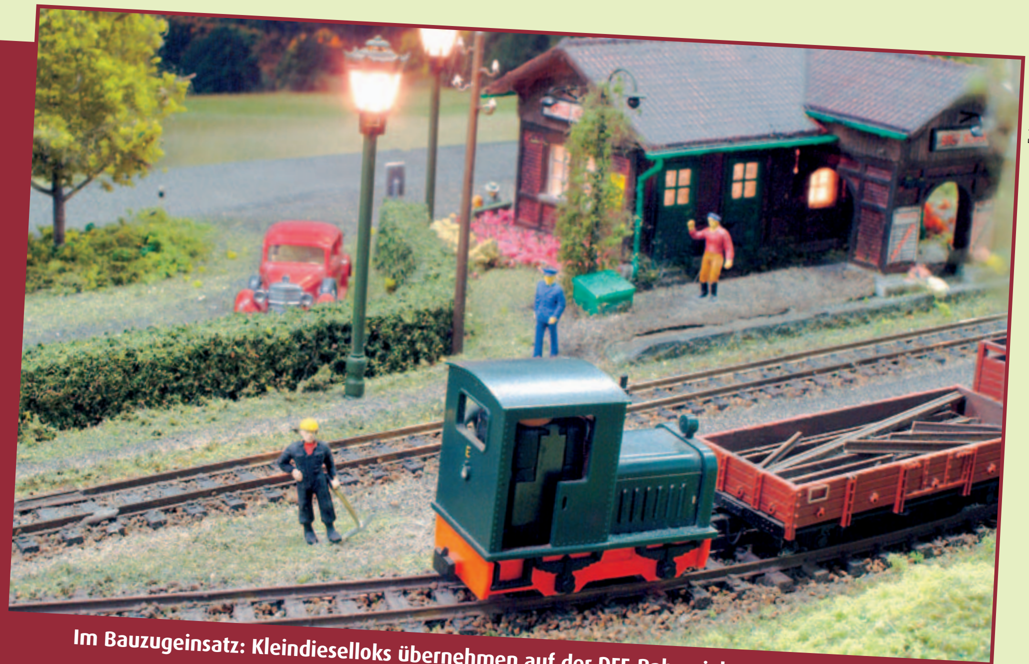
„Verstellbare Füße ermöglichen es uns, die für Publikumsaustellungen sinnvolle Anlagenhöhe von 90 Zentimetern auch auf die 1,35 Meter der Fremo-Norm einzurichten", ergänzt Peter Richter.

Der 62-Jährige ist natürlich auch nach der Weitergabe des Vorsitzes bei den Diepholzern aktiv, kümmert sich besonders um die Jugendabteilung: „Wir haben 23 Kinder und Jugendliche im Alter zwischen acht und 17 Jahren", freut sich Richter mit Recht. Schließlich ist das keineswegs selbstverständlich bei Modelleisenbahnvereinen.

Der Nachwuchs baut ebenfalls eifrig, allerdings mit Märklins C-Gleis. Was aber im Digitalzeitalter kein Problem darstellt, fährt man doch ohnehin mit Gleichspannung. „Du bist nicht mehr festgelegt", frohlockt Sobolewski und ergänzt: „Das zu vermitteln, ist eine Aufgabe unseres Vereins."

Und wenn dann noch so schöne Detailszenen wie etwa der vom Vilsener Bruch entlehnte Einschnitt den Gleichstrom-Fluss garnieren, „ist das Hobby", so Peter Richter, „einfach nur schön!"

Karlheinz Haucke



Im Bauzugeinsatz: Kleindieselloks übernehmen auf der DEF-Bahn viele Aufgaben.

Fotos: Geiberger

MODELLBAHN AKTUELL

WIKING ▸ *Atlas-Mobilbagger in H0*



Neue H0-Baustellenakzente setzt der Mobilbagger Atlas 2005 M (Bild). Mit dem beweglichen Modell lassen sich alle Baggerfunktionen innerhalb des 360-Grad-Radiusses nachstellen. Der Magirus-Rundhauber erhielt einen Kofferaufbau und ist vielversprechend „für Mutti und mich" mit Malzvollbier unterwegs. Wiking-Premieren feiern auch der Passat Variant, der Jetta und der Audi A4 als Cabrio. Dem historischen landwirtschaftlichen Verkehr ist das Leiterwagengespann gewidmet. Im Rahmen der Modellpflege wird der Ford Capri jetzt in Schwarzrot auf Epoche-IV-Straßen geschickt. In der Nenngröße N erhalten die 50er-Jahre Verstärkung mit den Magirus-Rundhauberklassikern mit Pritsche und Plane beziehungsweise Kofferaufbau.

MÄRKLIN ▸ *Gläserner Kesselwagen in H0*

Aus Rücksicht für planvolle Modellbau-Aktivitäten liefern die Göppinger ihren gläsernen H0-Kesselwagen „Wodka Gorbatschow" auf vierachsigem Drehgestellflachwagen mit Bremserhaus ohne Inhalt aus.

ZENKER ▸ *Fahrbücherei in H0*

In der DDR sollten Fahrbüchereien auch die entlegen wohnende Bevölkerung mit Lesestoff versorgen. Spezielle Sattelauflieger transportierten hinter IFA-S6-, später W50-Zugmaschinen die rollenden Bibliotheken. Modell-Car Zenker aus Zwickau stellt eine solche Fahrbücherei in H0 vor. Außerdem sind weitere Automodelle wie Montagewagen der Post oder Busse als Sattelauflieger erhältlich. Info: www.modell-car-zenker.de.



US-Corner



Umfangreich war das Athearn-Neuheitenpaket, das Importeur Noch in der Redaktion schickte. Links steht die fein detaillierte SD 45 T-2, deren Vorbild für die langen, oft in Steigungsstrecken gelegenen Tunnel nach unten versetzte Lufteinlässe besitzt. Die daneben stehende RS-3 der Great Northern gehört zu den Erfolgsmodellen der US-Lokschmiede Alco. Beide H0-Loks tragen digitale Schnittstellen nach NEM 652. N-Bahner dürfen sich auf den Oldtime-Viehverschlagwagen der D&RGW und den dahinter postierten 50-Fuß-Kühlwagen der Railway Express Agency freuen. Mit feinen Details wartet der Betonmischer auf Mack-Basis auf, der in H0 erscheint. An die in den 70er-Jahren ausgestrahlte US-Fernsehserie „Abenteuer der Landstraße" erinnert der Kenworth-Truck.

BALLISTOL ▸ *Universal-Öl als Spray in zwei Gebinden*

Sportschützen und Jägern ist es ein Begriff: Ballistol hat sich aber nicht nur seit mehr als 100 Jahren als Waffenöl bewährt. Vielmehr gilt das Universalöl als wirksames Pflege- und Schmiermittel sowie vorbeugender Rostschutz in vielen Bereichen des täglichen Lebens. Auch Modellbahner setzen Ballistol nicht nur gegen rostende Hohlprofilgleise ein. Nun gibt es Ballistol auch als Spray in Gebinden von 50 und 200 Millilitern. Info: F. W. Klever GmbH, Tel. (08744)96990, Internet: www.ballistol.de.

RIETZE ▸ *Neoplan Trendliner und MAN Lion´s City in H0*

H0-Formneuheiten sind der Überlandbus Neoplan Trendliner, zunächst für das Unternehmen Zügel aus Wüstenrot im Reisediensteinsatz, und der MAN-Stadtbus Lion´s City, dessen erdgasangetriebenes Vorbild für die Saarbrücker Saarbahn fährt. Die „THW-Jugend" transportiert der Ford-Transit-Bus in H0. Außerdem kommt der Transit als Doppelkabine mit Pritsche und Plane zur Auslieferung. Im Linieneinsatz für die Stoag, die Stadtwerke Oberhausen, ist der neueste Mercedes-Benz Citaro G unterwegs.

HERPA ▸ *Magic-Autos*

In der preiswerten Produktlinie Magic liefert Herpa nun auch H0-Autos, die stets im Doppelpack anrollen. Es handelt sich um Vorbilder aus den 1960er- und 1970er-Jahren, darunter sind Klassiker wie der DKW Junior, der VW-Porsche und der NSU TT, aber auch Modelle, die in ihrer Zeit unauffälliger waren, jedoch das Straßenbild prägten, wie der Ford Taunus P5, der Audi 100LS, der Opel Rekord Caravan, der Audi 60 Avant und der Renault 16.

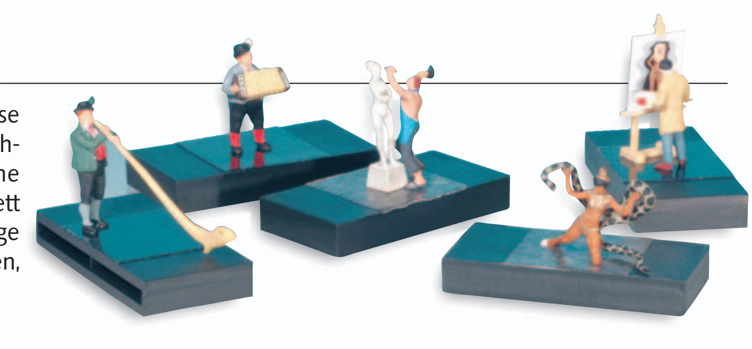


PIKO ▸ *BR 185 der RSB-Logistik in H0*

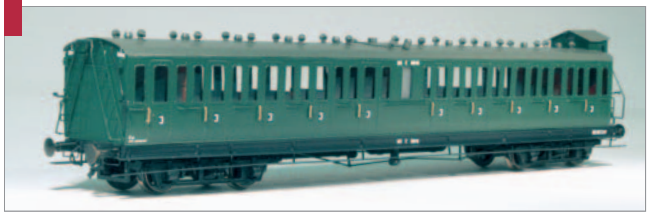
Als Schienenreinigungswagen ist die DR-Epoche-IV-Version des gedeckten Güterwagens Gbs 1543 ausgerüstet. Das Hobby-Sortiment erhält weiteren Zuwachs durch zwei E-Loks der Baureihe 185 mit Aufschrift „European Bulls" von „Rail4Chem" und der RSB-Logistik. Mit Steinkohle beladen sind drei im Set offerierte offene Epoche-IV-Güterwagen E034 der Bundesbahn.

PREISER ▸ *Künstler in H0*

In der H0-Exklusivausführung präsentieren sich von der Muse geküsste kreative Köpfe: (Bild, v. lks.) Der Alphornbläser, der Ziehharmonikaspieler, der Bildhauer mit Skulptur, die exotische Schlangentänzerin und der Kunstmaler mit Staffelei. Ein Quartett sitzender Reisender kann Spur-0-Schienen- und -Straßenfahrzeuge sowie Park- und andere Bänke bevölkern. Die gleichen Figuren, aber teils in abgeänderter Bemalung gibt´s in der Nenngröße I.



PHILOTRAIN ▸ *C10-Personenwagen der NS in H0, Dampflok in Spur 0*



Von Philotrain aus dem niederländischen Goldemarkt gibt es neue Bausätze und Fertigmodelle in Metallbauweise. Der Personenwagen C10c mit Bremserhaus der Nederlandse Spoorwegen (NS) erscheint als Bausatz in H0 (Bild). Ebenfalls als Bausätze in H0 gibt es eine Überlandstraßenbahn A400 + B400 und einen dreiachsigen Niederbordwagen GLG mit und ohne Bremserhaus. Für Spur-0-Freunde ist die Dampflok NS3502 im Angebot. Info: www.philotrain.nl.

Modellbahn Aktuell

ADE ▸ *Zweite-Klasse-Sitzwagen Bm 232 der DB für H0*



Ade liefert den Bm 232 jetzt für die Epoche IVa aus. Info: Ade-Eisenbahn-Modelle, Kelterplatz 3, 72636 Frickenhausen, Tel. (07025) 911487, Internet: www.ade-eisenbahn-modelle.de.

DAVO MODEL ▸ *Tankstelle und Co. in H0*



Spezialist für Resin-Bausätze ist die tschechische Firma Davo. Originell ist die H0-Tankstelle nach amerikanischer Bauart, wie sie aber auch in Europa vielfach aufgestellt wurde. Außerdem sind Handarbeitsmodelle eines Dreschflegels sowie mehrere Motorrad- und Mopedbausätze demnächst im Angebot. Infos: www.davomodel.cz.

GAUCH ▸ *Wellenstrukturstempel*



Zur Gestaltung naturgetreuer Modelle von Seen, Bächen, Flussläufen und weiteren Gewässern gibt es neben dem ebenfalls vertriebenen Flüssigkunststoff (Epoxydharz) auch so genannte Wellenstrukturstempel, mit denen unter anderem charakteristische Bugwellen nachempfunden werden können. Informationen und Bestellungen unter www.der-wellenstrukturstempel.de.

EPOKE MODELER ▸ *Bahnsteigkarre in 1:87*



Aus Messing-Ätzteilen gefertigt ist der Bahnsteigkarren mit Anhänger, wie er für mehrere Bahnen Verwendung finden kann. Ebenso in Messing-Ätztechnik enststanden mehrere Fahrräder, während die Futterkrippe in Laser-Karton-Technik gefertigt wird. Infos: Tel. (0045 46) 590449, auch deutsch, oder info@epokemodeler.dk.

HRF ▸ *Blauer Pfeil der BLS in H0*

Die Kleinsereinspezialisten von HRF haben jetzt den BLS-Doppel-Triebwagen ABDe 4/8 751-754 (Blauer Pfeil) in H0 ausgeliefert. Den Tw gibt es in zwei verschiedenen Ausführungen, BLS um 1980 und BLS-Lötschbergbahn um 2000. Info: www.h-r-f.com.

MA KA MO ▸ *Bahnhof Ackendorf*

Die Magdeburger Kartonmodelle (Ma Ka Mo) erfahren mit dem Bahnhof „Ackendorf" in H0 und TT eine wertvolle Bereicherung: Empfangsgebäude mit Güterschuppen (Bild) und Toiletten-/Stallungsgebäude bilden einen typisch preußischen Landbahnhof. Alsbald folgen die Modelle für N und Z. Tel./Fax (0391) 2580869, E-Mail fehse_8@web.de.



BRETZLER ▸ *G-Dampftriebwagen*

Im Maßstab 1:22,5 stellt Bretzler aus Böblingen einen Dampftriebwagen als Live-Steam-Modell vor. Er ist an den Kittel-Dampftriebwagen angelehnt, komplett aus Messing gefertigt und wiegt zirka fünf Kilogramm. Ausgestattet ist der Triebwagen mit der Roundhouse-Technik, pro Füllung lassen sich bis zu 45 Minuten Betriebszeit erreichen. Infos: A. & A. Bretzler, Tel. (07031) 671988.

Modellbahn Aktuell

SONDERMODELL

Cargo-Ae 6/6

● Die Chancen, dass eine Ae 6/6 der SBB noch die aktuelle Cargo-Lackierung erhält, scheinen derzeit eher gering, auch wenn der Baureihe diese Lackierungsvariante gut stehen würde. Das beweist zumindest das H0-Modell, das der Alpnacher-Shop in einer kleinen Serie auflegen will. Basis ist die Ae 610 090-3 „Rotkreuz" von HAG. Das Modell wird einmalig produziert und wird als Wechsel- und Gleichstromfahrzeug erhältlich sein. Der Bestellschluss ist am 31. Mai 2006, die Auslieferung soll im dritten Quartal erfolgen. Info: Alpnacher Shop GmbH, Bahnhofplatz 6, CH-6053 Alpnachstad, Tel.: (0041 41) 3111515, www.alpnacher.ch.

Foto: Döbeli



Das Handmuster der fiktiven Cargo-Ae 6/6 geht demnächst in Produktion.

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 40 JAHREN: Zeuke & Wegwerth im neuen Haus



● „Einer der größten Modellbahnbetriebe der DDR, Zeuke & Wegwerth KG, erhielt in Berlin eine Neubau-Produktionsstätte – einen sechsstöckigen Hochbau und zwei Werkhallen, in denen jetzt die vorher verstreut gelegenen Betriebsteile der Firma unter ‚ein Dach' gebracht werden konnten. Anläßlich der Inbetriebnahme gaben die Komplementäre, Herr Zeuke und Herr Wegwerth, einen Empfang, in dessen Verlauf wir Gelegenheit hatten, den modernen Betrieb zu besichtigen. In der Festrede schilderte Herr Zeuke den Werdegang des Betriebes... Bis zum Jahre 1957/58 produzierte der Betrieb Modellbahnen ausschließlich in der Nenngröße 0. Dann wurde der Sprung zur kleinen Spurweite TT getan, mit der die Firma Zeuke & Wegwerth ihren guten Ruf begründete. Mancherlei Schwierigkeiten gab es bei der Lösung der Raumfrage. Doch die lichtdurchfluteten neuen Werkräume ... schaffen eine Arbeitsatmosphäre, die ... weitere Produktionssteigerungen begünstigt, so daß alle Anhänger der TT-Bahn ... mehr Fahrzeuge und Zubehörteile erwarten können." (DER MODELLEISENBAHNER Nr. 4/1966)

PARKEISENBAHN DRESDEN

Gartenbahner gesucht

● Das Maskottchen der Dresdner Parkeisenbahn „Parkolino" feiert seinen siebten Geburtstag. Der Förderverein der Parkeisenbahn veranstaltet am 7. Mai ein Fest, auf dem es auch ein Gartenbahntreffen geben soll. Gesucht werden noch Gartenbahner, die sich am Aufbau einer großen LGB-Anlage auf 2800 Quadratmetern Fläche beteiligen wollen. Interessenten melden sich bitte unter Tel./Fax (0351) 4852372 oder E-Mail gartenbahn.parkolinogeburtstag@web.de.

DAMPFLOKFREUNDE BERLIN

Sondermodell: 52 8177-9

● Zum 100-jährigen Bestehen des Bahnbetriebsstandortes Berlin-Schöneweide planen die Dampflokfreunde Berlin in Kooperation mit der Firma Tillig die Auflage ihrer Museumslok 52 8177-9 als TT-Sondermodell. Es soll die Aufschrift „Dampflokfreunde Berlin" und alle originalen Untersuchungsdaten erhalten, exklusiv sollen Zurüstteile kostenlos beigefügt werden. Die Produktion der Lok ist abhängig von den vorbestellten Stückzahlen. Vorbestellungen sind schriftlich mit Angabe von Adresse, Telefonnummer und gewünschter Stückzahl zu richten an: Zum alten Dampfross, Rudower Str. 70, 12524 Berlin, Tel. (030) 67068107. Bestellschluss ist der 30. Juni.

Foto: Dampflokfreunde Berlin



Soll bei ausreichender Vorbestellung als TT-Modell aufgelegt werden: Die Schöneweider Traditionslok 52 8177-9.

ZWEITES MRG-MODELLBAU-SEMINAR

Wasser Marsch!

● Nach dem sehr erfolgreich verlaufenen Felsbau-Workshop im Oktober 2005 leitet Künstler, Modellbauer und MEB-Autor Michael Robert Gauß erneut ein Landschaftsbau-Seminar. Am verlängerten Wochenende 30. September bis 3. Oktober 2006 lädt unsere Zeitschrift in Kooperation mit dem Eisenbahn-Romantik-Club und der Volkshochschule Bad Mergentheim in den Weinort Markelsheim im Taubertal ein. Diesmal wird jeder Teilnehmer im Verlauf der vier Tage ein kleines Diorama bauen, mit dem Techniken der Gewässergestaltung erprobt werden können. Die Anmeldung soll bis zum 15. September bei der VHS Bad Mergentheim unter Telefon (07931) 57138 oder per E-Mail vhs@bad-mergentheim.de erfolgen, die Kursnummer lautet 61 m-299. Der Kurs kostet 160 Euro, für MEB-Abonnenten und Eisenbahn-Romantik-Clubmitglieder 150 Euro. Die Einzahlung erfolgt aufs Konto 1001890, BLZ 67352565, Sparkasse Tauberfranken.


Foto: Gauß

Das Diorama für den Hirschsprung (Titelbild 12/2004) mit Flusslauf entstand auch unter den Händen von Michael Robert Gauß.

RHÖN-ZÜGLE

Dampf im Streutal

● Am Wochenende 20. und 21. Mai dreht sich in Fladungen alles um die Eisenbahn: In der Grenzlandhalle wird es eine große Ausstellung der Spur-I-Freunde Rhön geben. Neben der Königsspur wird auch H0 zu sehen sein. Bayerns höchstgelegene Dampf- und Gartenbahnanlage dreht ihre Runden auf der Anlage rund um den Berggasthof „Sennhütte". Die Museumsbahn „Rhön-Zügle" mit der bayr. Gt l4/4 dampft durch das Streutal. Mehr Infos: www.fladungen-rhoen.de oder Tel. (09778) 912325.

INTERMODELLBAU

Dortmund im April

● Bereits zum 28. Mal findet die große Ausstellung für Modellbau und Modellsport im Westen der Republik statt: Die Intermodellbau Dortmund. Auf über 46 000 Quadratmetern werden aktuelle Neuheiten präsentiert, und wie immer kann man sich Kurzweil an den großen und gut gestalteten Modellbahnanlagen verschaffen. Mit großer Wahrscheinlichkeit werden auch in diesem Jahr wieder 100 000 Besucher in die Messehallen strömen. Also: Vom 5. bis 9. April – auf nach Dortmund! Infos: www.intermodellbau.de.


Fotos (2): Haucke

Jung und alt trafen sich 2005 in den Dortmunder Westfalenhallen.

MODELLBAUKURSE

Wagenbau in Rapperswil

● Das Modellbaustudio Born in Rapperswil in der Schweiz bietet zwei Kurse an, in denen jeweils ein Personenwagen und ein gedeckter Güterwagen in Metallbauweise zusammengebaut werden sollen. Die Kursteilnehmer werden in die Technik des Lötens eingeführt und können anschließend alle anfallenden Arbeiten selbst ausführen. Der erste Kurs findet vom 25. bis 30. Juni statt, der zweite vom 22. bis 27. Oktober. In der Kursgebühr (rund 1300 SFR) sind das Material für die Wagen und Übernachtungen mit Frühstück inbegriffen. Informationen und Anmeldung: Modellbaustudio Born, Kluggasse 12, PF 1704, CH-8640 Rapperswil, Tel. (0041 55) 2111303, www.modellbaustudio.ch.

MESSE-KALENDER

5. – 9. APRIL 2006: Intermodellbau, Dortmund.

28. APRIL – 1. MAI 2006: Magdeburger Modellbautage.

29. APRIL – 1. MAI 2006: Modellbau 2006, Freiburg.

Impressum

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, J. H. Broers, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,80
Jahres-Abonnement Inland: € 44,40
Schweiz: sFr 85,70
EU-Länder: € 55,60
Andere europ. Länder: € 62,60
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711 - 0
Fax 040/23711 - 215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422

Foto: Koch



Foto: Hajt



ZWISCHEN DILLBRECHT UND SINN

Fündig vor der Haustür: Teile der Ruhr-Sieg-Strecke in den 60er-Jahren baut der MEC Dill in H0 nach.

PER KOPFSPRUNG INS KALTE WASSER

Die Regionalisierung stellte 1996 die Weichen für den SPNV-Wettbewerb, Devise: Learning by doing.

Foto: Mehnert



DEM UMBRUCH FOLGT DER AUFBRUCH

Den Übergang vom Raw zum modernen DBAG-Werk hat Dessau gemeistert. Das zeigt die Rückschau auf die letzten zwei Jahrzehnte.

Das Mai-Heft erscheint am **19. April** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Foto: Rainer Albrecht



BAYERIN AUS DEM FLACHLAND

Die R4/4, Weinerts erstes Modell nach bayerischem Vorbild, baute Rainer Albrecht als DRG-Variante.

AUF DEN SPUREN DES „RÜTSCHLE“

Seit beinahe 40 Jahren fährt zwischen Nagold und Altensteig kein Schmalspurzug mehr.

Foto: Herbert Stemmler



Außerdem

Frühlingsgefühle

Starre Fahrleitung

Ultraschallschranke

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.